

Schweizerische Erhebungen zum Verkehrsverhalten 1974, 1979, 1984, 1989 und 1994

Erhebung:

Mikrozensus Verkehr 1994

Erhebungsorgan:

GS EVED / Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern

mit

Bundesamt für Statistik, RW/VERK, Bern

Beschreibung/ Referenz:

"Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994, Microrecensement sur les transports de 1994", Office fédéral de la statistique et Service d'étude des transports, Berne 1996

Dokument:

EVV1994b_Publication.pdf

Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994

11

Transports et communications

Die vom Bundesamt für Statistik (BFS) herausgegebene Reihe «Statistik der Schweiz» gliedert sich in folgende Fachbereiche:

La série «Statistique de la Suisse» publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) couvre les domaines suivants:

0	Bereichsübergreifende Themen	0	Thèmes généraux
1	Bevölkerung	1	Population
2	Raum, Landschaft und Umwelt	2	Espace, paysage et environnement
3	Erwerbsleben	3	Emploi et vie active
4	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen	4	Comptes nationaux
5	Preise	5	Prix
6	Produktion, Handel und Verbrauch	6	Production, commerce et consommation
7	Land- und Forstwirtschaft	7	Agriculture et sylviculture
8	Energie	8	Energie
9	Bau- und Wohnungswesen	9	Construction et logement
10	Tourismus	10	Tourisme
11	Verkehr und Nachrichtenwesen	11	Transports et communications
12	Geldmenge, Finanzmärkte und Banken	12	Masse monétaire, marchés financiers et banques
13	Soziale Sicherheit und Versicherungen	13	Sécurité sociale et assurances
14	Gesundheit	14	Santé
15	Bildung und Wissenschaft	15	Education et science
16	Kultur, Lebensbedingungen und Sport	16	Culture, conditions de vie et sport
17	Politik	17	Politique
18	Öffentliche Finanzen	18	Finances publiques
19	Rechtspflege	19	Droit et justice

Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994

Microrecensement sur les transports 1994

Editeur

Office fédéral de la statistique

En collaboration avec

SG DFTCE, Service d'étude des transports

Complément d'information: A. Junod, OFS, tél. 031 322 70 97
Réalisation: A. Junod, F. Davatz (OFS), R. Seethaler (GVF)
Diffusion: Office fédéral de la statistique
CH-3003 Berne
Tél. 031 323 60 60

Numéro de commande: 176-9402
Prix: 16 francs
Série: Statistique de la Suisse
Domaine: 11 Transports et communications

Langue du texte original: Allemand / Français
Graphisme/Layout: OFS
Copyright: OFS / Service GVF, Berne 1996
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée.

ISBN: 3-303-11161-8

Table des matières

Index	4	Autres abonnements	58
Résumé	5	Véhicules: évolution de 1984 à 1994	60
1 Description de l'étude	9	4 Moyens de transports habituels	63
Situation de départ	10	Conditions des déplacements pendulaires pour le travail	64
Exigences posées à l'enquête de 1994	11	Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pour le travail, les affaires et de service	66
Les enquêtes sur les transports réalisées jusqu'à présent en Suisse	12	Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pendulaires pour la formation	68
Le concept des étapes	13	Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pendulaires pour les loisirs	70
Choix du concept	13	Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pendulaires pour les achats	72
Tests et enquête pilote	14	5 Comportement en matière de transports	75
Contenu de l'enquête	14	Mobilité des personnes âgées de 6 ans et plus	76
Univers de base et échantillon	16	Intensité du trafic	78
Procédure de prise de contact et concept du jour de référence	17	Distance et temps nécessaire selon le motif du déplacement	80
Maintien du jour de référence initial	18	Comportement en matière de transports au cours des dix dernières années	82
Durée de l'interview	18	Utilisation des moyens de transport	84
Participation	19	Part des transports publics dans les distances parcourues	86
Plausibilisations au cours de l'interview	19	Influences principales sur la distance journalière parcourue et sur le choix modal	88
Plausibilisations ultérieures	20	Influence de la distance au lieu de travail sur le comportement en matière de transport	90
Caractéristiques géographiques	20	Taux d'occupation des voitures	92
Pondération	22	Les enfants et les transports	94
Calcul de la prestation annuelle moyenne de circulation des voitures de tourisme et des motocycles	22	Les enfants sur le chemin de l'école	96
Calcul du taux d'occupation d'une voiture de tourisme	22	Les piétons	98
Enregistrement des déplacements et des étapes: un exemple	23	Moyens de transport utilisés habituellement pour se rendre au travail et moyens effectivement utilisés le jour de référence	100
2 Les acteurs	25	Etapes	102
Les ménages	26	Déplacements	104
Les personnes dans les ménages	28	Succession de motifs de déplacement et de moyens de transport	106
Les personnes de référence	30	6 Opinion sur la politique des transports	109
3 Les véhicules et les conditions de participation au trafic	33	Opinions exprimées sur le trafic automobile	110
Ménages en possession de voitures de tourisme	34	Opinions exprimées sur les transports publics	112
Places de stationnement privées près du domicile	36	Opinions exprimées et comportement effectif	114
Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme	38	7 Annexe	117
Permis de conduire pour voitures de tourisme	40	Glossaire	118
Personnes disposant d'une voiture de tourisme	42	Lettre d'accompagnement	120
Ménages en possession de motocycles et de cyclomoteurs	44		
Kilométrage annuel moyen des motocycles	46		
Permis de conduire pour motocycles	48		
Personnes disposant de motocycles et de cyclomoteurs	50		
Ménages en possession de bicyclettes	52		
Personnes disposant de bicyclettes	54		
Abonnements demi-tarif	56		

Index

Mot clé	Graphiques	Tableaux
abonnements	57,59	56,58
achats	73	72
auto	35,41,43,61,93	34,38,39,40,42,60,92
bicyclette	53,55,61	52,54,60
cyclomoteur	45,51,61	44,50
distance	81,85,89,91,97	80,82,83,89,97
enfants	95,97	94,96,97
formation	69	68
loisirs	71	70
ménage	27	26
mobilité	77	76
motif	81,93,95,99,105,107	80,83,87,92,94,98,104,105
motocycle	45,47,49,51,61	44,46,48,50
moyen de transport	67,69,71,73,85,89,97,103,107	66,68,72,82,83,86,89,96,100,101,102
opinion	111,113,115	
pendulaires	65,67,69,91	64,66,68
permis de conduire	41,49	40,48,60
personne	29,31	28,30,60
piétons	99	98
place de parc	37,65	36,60
temps	81,85	80,83
TP (transports publics)	57,59,87	56,58,86
trafic	79	
travail	65,67,91	64,66

Résumé

Une mobilité élevée

Près de 90% de la population résidant en Suisse âgée de 6 ans et plus se déplace à pied ou avec un moyen de transport au moins une fois par jour.

Mobilité en 1994

Tous les jours	Jours ouvrables	Samedi	Dimanche
88%	90%	87%	79%

Chaque personne habitant dans notre pays couvre une distance moyenne de 33 km par jour, ce qui lui prend en moyenne 83 minutes.

Distance journalière moyenne et temps journalier moyen utilisé à se déplacer (temps d'attente compris), selon le motif du déplacement

Motif du déplacement	Distance journalière moyenne (km)	Temps journalier moyen (min)
Tous motifs confondus	33,2	82,6
Travail	7,0	13,7
Formation	1,2	4,5
Achats	4,3	11,6
Loisirs	16,6	43,1
Affaires	4,1	9,7

La mobilité n'est de loin pas la même pour tous les groupes de population. Les étudiants et les apprentis sont les personnes les plus mobiles. Les rentiers forment, comme l'on pouvait s'y attendre, le groupe de population qui se déplace le moins. Les personnes disposant d'une voiture en permanence se déplacent en général plus souvent et plus longtemps que les autres. On constate donc que les personnes qui achètent une voiture ou font l'acquisition d'un abonnement des transports publics exploitent effectivement les possibilités de déplacement qui leur sont ainsi offertes.

La moitié du trafic de personnes est motivé par les loisirs

Les loisirs constituent toujours un motif de déplacement prépondérant dont l'importance s'est

encore accrue: les déplacements pour les loisirs représentent la moitié de la distance globale parcourue et une bonne moitié du temps total consacré chaque jour aux déplacements.

Les trajets pendulaires ont perdu de leur importance: ils ne motivent plus que le quart de la distance parcourue. Cette évolution est due aux changements qui marquent notre société, par exemple la part croissante des loisirs, la généralisation de l'horaire libre et l'augmentation du nombre de personnes travaillant à temps partiel.

Les transports publics ont gagné en attrait

L'évolution du nombre de détenteurs d'un abonnement personnel (abonnement demi-tarif, abonnements général ou mensuel par ex.) témoigne du regain d'intérêt pour les transports publics: en 1984, un quart seulement de la population âgée de 10 ans et plus possédait au moins un abonnement; cette proportion est passée à près de 50% en 1994.

Part des transports publics dans le trafic de personnes

Tous les jours	19,2%
Jours ouvrables	21,2%
Samedi	18,5%
Dimanche et jours fériés	10,9%
Hommes	16,5%
Femmes	23,0%

L'utilisation des transports publics varie fortement selon le jour de la semaine et selon le groupe de population. La part des transports publics est deux fois plus importante les jours ouvrables que le dimanche. Les plus fidèles usagers des transports publics sont les jeunes, les retraités et les femmes.

La voiture reste le moyen de transport de prédilection

La voiture a toujours la cote: trois quarts des ménages suisses possèdent au moins une voiture

et un quart de ces derniers disposent de deux voitures ou plus.

Nombre de voitures de tourisme par ménage (1984-1994)

	1984	1989	1994
aucune voiture	31,5%	25,3%	24,7%
1 voiture	51,6%	52,7%	53,2%
2 voitures et plus	16,9%	22,0%	22,1%

La Suisse romande, le Tessin et les régions rurales ont une population dont le degré de motorisation est particulièrement fort. En revanche, près de 40% des ménages vivant dans les grandes villes ne possèdent pas de voiture. Cette situation s'explique par le fait que les grandes villes présentent une proportion supérieure à la moyenne de ménages d'une personne (par ex. des retraités et des étudiants) et une offre plus dense de moyens de transport publics.

Les deux tiers de la distance globale parcourue en Suisse se font en voiture, ce qui confirme les constatations faites ci-dessus.

Distance journalière moyenne et temps utilisé à se déplacer (temps d'attente compris) selon le moyen de transport

Moyen de transport	Distance journalière moyenne	Temps utilisé par jour
Tous les moyens de transport	33,2	82,6
Marche	1,5	27,2
Bicyclette	0,9	4,5
Cyclomoteur	0,2	0,6
Motocycle	0,4	0,6
Voiture	22,5	33,2
Bus/tram	1,3	5,4
Car postal	0,2	0,5
Train	4,5	5,9
Autre	1,6	4,7

La voiture est particulièrement sollicitée le dimanche et pour les déplacements à son lieu de travail, notamment ceux qui sont effectués par les hommes. Les possibilités de parcage jouent ici un grand rôle: plus de 80% des actifs occupés disposant d'une place de stationnement réservée sur le lieu de travail se rendent à leur travail en voiture.

La plupart des voitures sont prévues pour cinq occupants. Mais le taux moyen d'occupation des voitures n'atteint que 1,6 personne. Il est toutefois nettement plus élevé le dimanche et dans les déplacements pour les loisirs (plus de 2 personnes), mais notablement plus faible dans les déplacements pendulaires (1,1 personne). Ce taux est en baisse par rapport à ceux qui avaient été établis lors des enquêtes précédentes.

Entre 1984 et 1994, le kilométrage annuel moyen par voiture est passé de 13'990 km à 12'956 km.

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme

1984	1989	1994
13 990 km	13 788 km	12 956 km

Cette baisse est causée par le fait que les deuxièmes et les troisièmes voitures, toujours plus nombreuses mais moins utilisées que les premières, sont incluses dans cette moyenne. Le nombre de kilomètres parcourus par les automobilistes vivant à la campagne est supérieur à la moyenne; à l'inverse, les personnes habitant dans les grandes villes roulent beaucoup moins.

Malgré le fléchissement du kilométrage moyen, le trafic routier privé s'est intensifié dans son ensemble au cours des dix dernières années. Cette évolution a plusieurs causes: le pourcentage plus élevé de ménages motorisés, la croissance démographique et les modifications des structures des familles et des ménages. Pour ces raisons, la légère baisse du kilométrage annuel moyen par voiture est largement compensée par l'augmentation du nombre de véhicules en circulation.

Les moyens de transport dits lents (marche et vélo) restent importants: plus de 20% des déplacements pour le travail et presque 60% des déplacements pour les achats de tous les jours se font habituellement à pied ou à vélo.

Nombre de bicyclettes par ménage (1984-1994)

	1984	1989	1994
aucune bicyclette	48,0%	42,6%	31,4%
1 bicyclette	21,6%	19,6%	24,0%
2 bicyclettes et plus	30,7%	37,8%	44,7%

La marche et le vélo sont surtout utilisés lors de trajets sur de courtes distances: plus de 90% des trajets parcourus à pied font moins de 2 km et plus de 80% des trajets effectués à vélo sont inférieurs à 3 km.

A cet égard, il est intéressant de noter que 30% des déplacements en voiture font moins de 3 km et que 10% des trajets parcourus avec ce moyen de transport sont terminés après un kilomètre déjà. L'auto ne fait donc pas seulement concurrence au rail, mais également aux moyens de transport lents.

La statistique est une base indispensable pour préparer les décisions politiques

L'enquête de 1994 consacrée aux comportements en matière de transports donne une image précise et complète des transports quotidiens dans notre pays, de l'utilisation des moyens de transport de même que des besoins des différents groupes de population. Ces informations constituent une base indispensable pour préparer les décisions en matière de politique des transports; ainsi, elles permettent d'établir des pronostics sur la densité du trafic, d'apprécier la pertinence de mesures prévues et de contrôler l'efficacité de mesures déjà appliquées. Les deux organes fédéraux chargés de réaliser ces statistiques envisagent en conséquence de poursuivre cette enquête organisée tous les cinq ans depuis 1974.

En 1994, 18'000 personnes au total ont été interrogées par téléphone, en français, en allemand ou en italien. Une interview durait en moyenne 14,5 minutes (durée nette de l'entretien).

Une qualité des données améliorée

La technique des interviews par téléphone assistées par ordinateur (CATI) a fait des progrès considérables ces dernières années. La gestion des adresses (qui appelle-t-on et à quel moment?) et le déroulement de l'interview sont tous deux commandés à l'aide de l'ordinateur.

- Le recours à l'ordinateur permet d'assurer que les questions spécifiques à un groupe de population (par ex. les détenteurs de motocycles) ne sont effectivement posées qu'aux personnes faisant partie de ce dernier, et de prévenir que des questions ne soient «oubliées».
- Si l'interview d'une personne ne peut avoir lieu tout de suite, l'interviewer a la possibilité de convenir avec cette personne d'un autre moment pour l'entretien. Le taux de participation est ainsi plus élevé.
- Les interviewers peuvent être surveillés en tout temps à partir d'un poste central.
- Les enquêtes plus anciennes étaient réalisées en règle générale au printemps/début de l'été. Grâce à l'emploi du téléphone, les interviews peuvent être réparties de manière régulière sur toute l'année civile et sur les sept jours de la semaine, et non plus sur une période concentrée comme précédemment. La méthode CATI permet un meilleur contrôle du jour de référence que les sondages écrits.
- A un moment de l'interview, les personnes interrogées sont priées de donner leur avis sur certaines affirmations concernant les problèmes liés aux transports. Or, l'ordre d'énumération des affirmations peut influencer les réponses en ce sens que les affirmations énoncées livrent une information aux personnes interrogées, qui peut ensuite conditionner les prochaines réponses. Avec la méthode CATI, on peut réduire cet effet en modifiant constamment l'ordre d'énumération des questions.
- Les «plausibilisations en ligne» représentent un avantage déterminant de la méthode CATI. L'interviewer sait tout de suite si la personne interrogée donne une réponse non plausible, notamment en ce qui concerne les indications de temps et de distance.
- Un autre avantage des interviews orales par rapport aux enquêtes par écrit réside dans le fait que les interviewers, au cours de l'entretien, peuvent fournir des compléments d'information à la personne interrogée si celle-ci n'a pas bien compris la question et ainsi améliorer la véracité des réponses.
- Si l'on avait prévu un questionnaire écrit pour l'enquête de 1994, il aurait été beaucoup plus

volumineux que celui de 1989, ce qui aurait eu une incidence négative sur la disposition des personnes à répondre.

- Il est possible, lors des entretiens téléphoniques, de faire appel à des banques de données externes. Celles-ci sont notamment utilisées lorsqu'il s'agit d'enregistrer les adresses. Ainsi, les personnes interrogées ne connaissent généralement pas par coeur les numéros postaux d'acheminement de leurs buts de déplacements: l'interviewer peut dans ce cas interroger la banque de données externe et obtenir ce numéro. Les banques de données externes sont également utilisées pour la saisie des professions et des marques de voiture.
- Sans les interviewers, les personnes interrogées pourraient parfois oublier l'un ou l'autre des déplacements qu'elles doivent indiquer, ce qui constitue un autre avantage des sondages oraux par rapport aux sondages écrits.

Les interviews personnelles (face à face) donnent également de bons résultats sur le plan qualitatif, mais on ne pourrait y avoir recours avec un échantillon si grand, car cela prendrait trop de temps et coûterait trop cher.

Vu les bonnes expériences faites lors de cette enquête, la méthode CATI sera aussi utilisée dans les enquêtes à venir.

Structure du rapport

- Le premier chapitre, intitulé «Description de l'étude», est consacré aux aspects techniques de l'enquête, notamment ceux qui ont trait à l'interview téléphonique.

- Le chapitre 2, «Les acteurs», dresse un portrait statistique des personnes interrogées et des ménages dans lesquels elles vivent.
- Le chapitre 3, «Véhicules et conditions de participation aux transports», définit quels sont les ménages possédant des véhicules et quelles sont les personnes disposant de véhicules et d'abonnements de transports publics. Il s'intéresse également au kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme et des motocycles.
- Le chapitre 4, «Comportement habituel en matière de transports», étudie les moyens de transport utilisés *habituellement* selon le motif du déplacement.
- Le chapitre 5, «Comportement effectif en matière de transports» analyse, quant à lui, le comportement effectif des personnes en matière de transports observé durant un jour choisi au hasard (jour de référence).
- Lors de l'interview, différentes affirmations relatives à la politique des transports ont été énumérées à toutes les personnes interrogées âgées de 14 ans et plus; celles-ci ont été priées de dire si elles approuvaient ou non ces affirmations. Les réponses données sont présentées dans le chapitre 6 intitulé «Opinions exprimées sur la politique des transports». En fin de chapitre, les opinions exprimées sont comparées avec les comportements effectifs des personnes interrogées.
- L'annexe comporte un glossaire des plus importants termes utilisés dans le rapport.

1 Description de l'étude

Description de l'étude

La mobilité de la population suisse est étudiée de manière empirique tous les cinq ans depuis 1974. Dans le cadre du microrecensement de 1994 sur le comportement en matière de transports, on a utilisé pour la première fois les interviews téléphoniques assistées par ordinateur. On a également introduit pour la première fois la notion d'étape. Le point central de l'étude était le recensement de la mobilité lors d'un jour de référence choisi. Pour cela les déplacements indiqués ont été décomposés en étapes, et ces dernières ont été décrites de manière différenciée.

Situation de départ

L'importance de la statistique des transports en tant que base de la planification et de la politique des transports a beaucoup évolué au cours des dernières décennies.

Dans les années 50 et 60, la planification et la politique déployée dans ce domaine avaient pour principal objectif d'assurer l'extension du réseau routier pour répondre au développement foudroyant de la motorisation dans notre pays. Les transports publics ont également continué à se développer de manière continue; leur exploitation a été dans les chiffres noirs jusqu'au début des années 70. Jusqu'à cette époque, quelques données statistiques et dénombrements ponctuels suffisaient pour établir une planification.

Une analyse de l'ensemble du système des transports a été effectuée pour la première fois au cours des années 70 dans le cadre de la conception globale suisse des transports. Un système complet d'information statistique a parallèlement été mis sur pied pour évaluer la situation des transports.

Dans les années 80, les problèmes liés aux transports et à l'environnement ont pris une plus grande acuité, d'où un besoin accru de bases de décision dans le domaine de la politique des transports. Alors que le trafic routier faisait l'objet de critiques fondées avant tout sur des considérations écologiques, les transports publics connaissaient, quant à eux, une situation financière de plus en plus précaire.

Les données relevées devaient, d'une part, prendre davantage en considération la planification générale des transports et les besoins d'information des entreprises de transport (égale-

ment dans les domaines de la planification de l'offre, des tarifs et du marketing) et, d'autre part, permettre d'effectuer des analyses dans un contexte thématique élargi.

Mais dans les années nonante, qui sont marquées par l'interdépendance et la pensée globale, les transports, l'environnement, l'aménagement du territoire, l'énergie, l'habitat et l'urbanisation sont de plus en plus souvent pensés et traités comme des domaines reliés entre eux. Cette manière de voir les choses fait que la statistique des transports doit satisfaire à de nouvelles exigences et assumer désormais une fonction importante dans le cadre de la consultation politique.

Les enquêtes réalisées sur les transports au fil des dernières décennies témoignent de cette évolution: depuis 1974, des enquêtes sur le comportement de la population suisse en matière de transport ont lieu tous les cinq ans:

Les deux premières enquêtes, effectuées en 1974 et 1979, étaient fondées sur le concept dit du «budget-temps». Elles utilisaient comme méthode une combinaison de sondages écrits et oraux.

Toutes deux reposaient sur la conception selon laquelle le développement des transports n'est pas seulement une question technique, mais que le système des transports doit contribuer le plus largement possible à améliorer la qualité de la vie. La politique des transports devait en conséquence surtout avoir pour objectif d'organiser le système des transports de manière à faciliter l'accomplissement des différentes activités humaines quotidiennes.

Comme l'on souhaitait pouvoir quantifier la mobilité des habitants de notre pays et disposer de séries chronologiques, de possibilités de pro-

céder à des comparaisons internationales, d'informations détaillées, de bases prévisionnelles et de données utilisables pour calibrer les modèles de simulation du trafic, une conception fondamentalement nouvelle des enquêtes périodiques consacrées au comportement en matière de transport a vu le jour dans la première moitié des années quatre-vingt.

En 1984, l'enquête a été pour la première fois mise sur pied selon un concept qui était appliqué (et l'est encore aujourd'hui) dans des enquêtes sur les transports menées en Allemagne ainsi que dans d'autres pays européens et extra-européens (le concept appelé KONTIV-Design). Ce concept a été légèrement modifié et affiné pour l'enquête de 1989.

Les enquêtes de 1984 et de 1989 ont toutes deux été réalisées par l'OFS et le Service d'étude des transports sous la forme d'un sondage écrit auprès d'un échantillon de personnes représentatif de l'ensemble de la population suisse, dans le cadre du programme de microrecensements de l'Office fédéral de la statistique. Mais contrairement aux enquêtes allemandes, elles ne s'étendaient pas sur toute l'année, mais se concentraient sur la période de mai/juin. Dans l'enquête de 1989, les cantons pouvaient, contre paiement d'une participation aux frais, se joindre à l'étude en augmentant le nombre de personnes questionnées dans leur région. Le canton de Genève, la région et ville de Saint-Gall, la région de Berne ainsi que la ville de Lucerne ont fait usage de cette possibilité.

L'enquête périodique «comportement en matière de transports» représente aujourd'hui la pièce maîtresse du programme général des bases statistiques suisses en matière de transport des personnes.

Exigences posées à l'enquête de 1994

Comme les besoins de la recherche et de la planification évoluent constamment, le Service d'étude des transports a mandaté, dans la perspective de l'enquête de 1994, des experts pour procéder à une analyse complète des expériences faites à l'extérieur avec les données recueillies jusqu'à

présent lors des enquêtes sur les transports. A cet égard, l'analyse devait également aborder la question des développements théoriques et méthodologiques les plus récents dans l'évaluation du comportement en matière de transports, et définir les besoins des différents groupes d'utilisateurs et les souhaits de ces derniers quant à la teneur de l'enquête en préparation.

Le rapport final de cette étude préparatoire (R. Dennerlein, Basys: Vorbereitung der Verkehrsbefragung 1994, GVF-Bericht Nr. 223, 1993) relève notamment que les enquêtes sur les transports de 1984 et de 1989 ont surtout été utilisées pour établir des normes de référence et pour quantifier les différents transports dans le cadre de modèles de simulation. Les résultats de notre sondage auprès des utilisateurs montrent de manière surprenante qu'une grande partie de ces derniers voudraient assigner de nouveaux objectifs et procédés à cette enquête et qu'ils n'accordent qu'une importance secondaire à la comparabilité des données avec celles des anciennes enquêtes. Sur la base de cette révélation, on peut admettre que l'objectif d'établir, à l'aide des enquêtes sur les transports, des «séries chronologiques» de chiffres portant sur la mobilité ne peut pas être qualifié de prioritaire.

Un examen des données des enquêtes de 1984 et de 1989 de même que de l'enquête pilote de 1994 a en outre montré que des comparaisons à un niveau fortement agrégé, par ex. la somme des trajets parcourus chaque jour, sont possibles et pertinentes quand bien même le concept de l'enquête est différent.

Le rapport final susmentionné fait remarquer à ce sujet qu'une grande partie des personnes interrogées souhaitent que l'on s'en tienne au concept de la mobilité appliqué jusqu'à présent, à savoir le concept des déplacements. En revanche, les personnes chargées de la planification des transports préféreraient que l'on introduise le concept des étapes, car il permet d'enregistrer les changements de moyens de transport au cours d'un déplacement et d'estimer ainsi les prestations de circulation des différents moyens de transport. Comme les planificateurs sont les principaux utilisateurs des enquêtes sur les transports, il apparaît nécessaire de donner suite à leurs suggestions.

Les enquêtes sur les transports réalisées jusqu'à présent en Suisse

Année	Echantillon	Période	Méthode	Accents sur le plan du contenu
1974	2114 ménages, tous les membres à partir de 6 ans	automne, 1 jour de réf.	Combinaison interview écrit / interview oral	Etude du «budget temps». Détails concernant une sélection de déplacements. Caractères démographiques et socio-économiques
1979	2000 ménages, tous les membres à partir de 10 ans	automne, 2 jour de réf.	comme en 1974	comme en 1974
1984	3513 ménages, tous les membres à partir de 14 ans	printemps, 1 jour de réf.	par écrit	Concept KONTIV (Allemagne) avec détails sur tous les déplacements. Données détaillées concernant les ménages et leurs membres
1989	20 472 ménages (y compris les échantillons régionaux élargis)	printemps	comme en 1984	comme 1984
1994	16 570 ménages (y compris les échantillons régionaux élargis)	toute l'année, 1 jour de réf.	par téléphone	Concept des étapes

Mais le concept des étapes n'exclut pas celui des déplacements, car les étapes peuvent être converties en déplacements, lesquels peuvent à leur tour être traduits - avec toutefois une perte de quelques informations - en «sorties» (résumé de la mobilité qui englobe une chaîne d'activités déployées à partir du moment où la personne quitte son domicile jusqu'au moment où elle y rentre).

Par ailleurs, des exploitations de certains indicateurs très agrégés portant sur les personnes sont possibles (par ex. la durée quotidienne du déplacement ou la prestation quotidienne exprimée en personnes-kilomètres). Les données chiffrées récapitulatives peuvent être exploitées selon différents points de vue (motif du déplacement, moyen de transport, jour de la semaine) et critères socio-démographiques (âge, sexe, emploi, ménage motorisé, titulaire d'un permis de conduire, etc.). De telles possibilités d'analyse sont d'une grande importance pour la recherche dans le domaine de la mobilité et elles forment en particulier la base de l'établissement des séries chronologiques.

Trois importantes innovations, conformes aux besoins des principaux utilisateurs (exploitation des données au niveau régional et local), ont été introduites dans le microrecensement de 1994 consacré au comportement en matière de transports:

- La subdivision des déplacements en étapes afin de disposer de données plus précises concernant les distances parcourues, le temps nécessaire pour couvrir ces dernières et les moyens de transport utilisés (en ayant en particulier en ligne de mire les buts multiples des déplacements et les chaînes de moyens de transport utilisés).
- Comme le concept des étapes n'aurait pas pu être maîtrisé en utilisant la méthode écrite, il a été nécessaire de recourir au sondage par téléphone. Des arguments formels et méthodologiques, qui touchent surtout la qualité de l'échantillon et des interviews, parlent en outre en faveur de cette dernière méthode:

Une participation plus élevée, autrement dit une meilleure qualité de l'échantillon.

Lors d'une interview téléphonique, on sait d'emblée qui répond à quoi et comment, et à quel jour et à quel comportement les réponses se réfèrent.

En cas de difficultés de compréhension, de malentendus, il est possible de définir la réponse voulue au cours de la discussion.

Il s'est avéré entre-temps que le nouveau concept a permis d'améliorer la qualité des données quant à leur exhaustivité et leur plausibilité. Ainsi, le taux de mobilité, qui était de 82,5% en 1989, atteint près de 90% avec la nouvelle méthode d'enquête.

- Enfin, l'enquête s'étend désormais sur toute l'année afin que l'on puisse obtenir des renseignements sur les variations saisonnières et en tenir compte dans les analyses.

Le concept des étapes

Le concept des étapes représente une possibilité parmi d'autres de structurer l'ensemble de la mobilité d'une personne durant une période donnée (de préférence durant un jour de référence).

Une **étape** est la partie d'un changement de lieu qui est effectuée sans changement de moyen de transport ou qui se termine lorsque le mouvement de déplacement a été interrompu pendant au moins 15 minutes. La distance minimale d'une étape se monte dans cette enquête à 50 mètres (sans les changements de lieu effectués à la maison, au jardin ou sur son lieu de travail).

Le passage d'un moyen de transport à un autre de même type (par ex. d'un bus à un autre bus) a pour conséquence de terminer l'étape en cours et d'en commencer une autre. Aller à pied étant considéré comme un moyen de transport au même titre que les autres, il se peut dans l'exemple susmentionné qu'une étape à pied vienne s'intercaler entre les deux étapes en bus.

On parle ici de **déplacement** lorsqu'une personne se met en mouvement dans un but précis: un déplacement se termine lorsque ce but est atteint ou lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure ou plus. Les trajets de retour ont toujours le même motif que les trajets d'aller correspondants.

La mobilité de la personne de référence est décomposée par celle-ci de concert avec l'interviewer en déplacements et étapes. Ce n'est qu'ensuite que l'on recense et détermine les informations nécessaires concernant les différentes étapes (début, fin, moyen de locomotion, motif, distance, taux d'occupation de véhicules, etc.).

La philosophie sous-jacente au concept des étapes présente donc le caractère d'une nouvelle approche de recherche, qui allie concept théorique et instruments méthodologiques.

Concrètement, le concept des étapes permet de combler les lacunes suivantes du concept traditionnel des déplacements:

- Il est désormais possible de répartir précisément les distances et les durées recensées entre les différents moyens de transport.
- Les différentes parties d'un déplacement effectuées à pied peuvent être nettement mieux recensées.
- Les déplacements combinés (faire des achats sur le chemin du travail) peuvent être évalués.
- Les chaînes de moyens de transport peuvent être définies.
- Les indications non plausibles (par ex. concernant les distances parcourues) peuvent être contrôlées immédiatement, mais cette particularité n'est qu'une conséquence indirecte du choix de ce concept, lequel ne peut être réalisé que par le biais d'interviews orales avec l'aide de solutions informatiques.

Choix du concept

Au printemps 1993, il a été décidé, sur la base de l'étude préparatoire susmentionnée, de procéder aux changements suivants proposés et souhaités de plusieurs parts:

- Concept des étapes en lieu et place du concept des déplacements.
- Interview CATI (Computer-Assisted-Telephone-Interviewing) en lieu et place d'une enquête par écrit.
- Enquête s'étendant sur toute l'année en lieu et place d'une enquête portant sur une période concentrée.

L'enquête a commencé au début du mois de janvier 1994 afin de maintenir le cycle quinquennal.

Les cantons, les régions et les villes ont été invités à participer financièrement à l'enquête en obtenant en contrepartie un élargissement de l'échantillon local des personnes interrogées afin de disposer de données locales précises.

Les cantons de Berne, de Saint-Gall et de Zurich ainsi que la ville de Schaffhouse ont profité de cette possibilité.

Tests et enquête pilote

La réalisation de l'enquête a été confiée à l'institut d'études de marché et de recherches sociales LINK, à Lucerne.

Le questionnaire définitif a été préparé en collaboration avec l'institut, puis adapté à la technique des interviews CATI. Le concept d'enquête a ensuite fait l'objet de tests séparés dans les trois langues utilisées dans le cadre de l'enquête (français, allemand, italien).

Ces tests ont montré que le concept était réalisable dans ses grandes lignes, mais que:

- il fallait renoncer à prévoir deux jours de référence, faute de temps et également pour ne pas trop charger les personnes interrogées;
- il n'était pas judicieux de poser d'emblée des questions directes très standardisées concernant le comportement lors du jour de référence, mais qu'il était préférable de procéder tout d'abord à une récapitulation la plus ouverte possible des activités entreprises au cours de la journée;
- il fallait accorder une grande attention à la formation des interviewers ainsi qu'à la conduite de l'interview à l'écran.

En octobre 1993, une enquête pilote a été effectuée à l'échelle 1:1 avec un échantillon initial de 900 adresses; 600 interviews portant sur les indications relatives aux ménages de l'échantillon et 550 interviews complètes des personnes sélectionnées ont pu être réalisées à l'aide des nouveaux instruments. Les éléments suivants ont été testés:

- la procédure d'échantillonnage (y compris le taux de réponses réalisable),
- la procédure relative au jour de référence,
- l'interview CATI modifiée sur la base des tests,
- l'utilisation de banques de données externes pour le codage des lieux de départ et d'arrivée ainsi que de l'activité professionnelle,
- les vérifications «en ligne» de la plausibilité des réponses.

Les résultats de ces enquêtes pilotes ont été comparés avec ceux des anciennes enquêtes sur les transports et déclarés plausibles.

Contenu de l'enquête

Le microrecensement consacré aux transports doit fournir des informations de base sur les thèmes suivants:

- comportement journalier de la population résidente de la Suisse en matière de transport en fonction des différents motifs de déplacement (fréquence, durée et distance des déplacements, utilisation des moyens de transport);
- équipement des ménages en matière de véhicules, titulaires d'un permis de conduire et détenteurs d'un abonnement de transports publics au sein du ménage;
- places de stationnement à disposition au lieu de domicile et au lieu de travail;
- nombre de kilomètres parcourus en une année (en Suisse et à l'étranger) par les voitures de tourisme et les motocycles immatriculés en Suisse;
- données démographiques et socio-économiques pertinentes sur le plan du comportement en matière de mobilité.

Le questionnaire complet figure dans le recueil de tableaux sur support informatique. Les informations suivantes ont été recueillies:

Questions relatives au ménage

Vérification de l'adresse

Nombre de numéros de téléphone dans le ménage

Depuis quand le ménage habite-t-il dans l'actuelle commune de domicile?

Situation familiale

Statut sur le plan du logement

Taille du logement

Nombre de logements dans la maison

Nombre de résidences secondaires dans le ménage

Nombre de motorhomes dans le ménage

Nombre de places de stationnement à domicile

Nombre de personnes dans le ménage
 Nombre de cyclomoteurs dans le ménage
 Nombre de bicyclettes dans le ménage

Questions relatives à chaque résidence secondaire

Adresse
 La résidence est-elle utilisée régulièrement?

Questions relatives à chaque motorhome

Est-il installé de manière permanente ou est-il parfois déplacé?
 Adresse du motorhome installé de manière permanente
 Est-il utilisé régulièrement?

Questions relatives aux voitures dans le ménage

Marque
 Cylindrée
 Principal utilisateur
 Principal motif d'utilisation
 Age du véhicule
 Kilomètres inscrits au compteur
 Kilomètres parcourus à l'étranger en 1993
 Kilomètres parcourus en Suisse en 1993
 Questions relatives aux motocycles dans le ménage
 Cylindrée
 Principal utilisateur
 Principal motif d'utilisation
 Age du véhicule
 Kilomètres inscrits au compteur
 Kilomètres parcourus à l'étranger en 1993
 Kilomètres parcourus en Suisse en 1993

Questions relatives à tous les membres du ménage

Age / sexe
 Statut d'activité
 Formation en cours
 Permis de conduire voiture / moto
 Moyen de transport habituel pour travail / formation
 Distance lieu de travail/lieu de formation
 Place de stationnement réservée au lieu de travail / lieu de formation
 Place de parc réservée entre le domicile et le lieu de travail / lieu de formation
 Nombre de déplacements pour le travail / pour la formation, par jour et par semaine

Questions relatives au membre du ménage sélectionné (personne de référence)

Etat civil
 Nationalité
 Ecoles / formations achevées
 Nombre d'heures de travail par semaine
 Profession
 Mobilité professionnelle
 Situation dans la profession
 Lieu de travail/lieu de formation
 Bicyclette, cyclomoteur, motocycle / voiture à disposition
 Moyen de transport habituel pour

- voyages d'affaires, voyages de service
- Achats de tous les jours
- Grands achats
- Excursions durant le week-end

 Abonnement demi-tarif
 Abonnement général
 Principal motif d'utilisation de l'AG
 Nombre d'abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels

Questions relatives à chaque abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel des personnes de référence

Valable pour quel moyen de transport?
Principal motif d'utilisation
Questions relatives au jour de référence
Conditions météorologiques
Type de jour de travail
Jour ordinaire?
Opinion des personnes sur différents problèmes relatifs aux transports
Mobile? si non —> Motif

Profil des déplacements (saisie de tous les déplacements effectués le jour d'échant, par la personne de référence)

Heure de départ
Lieu de départ (adresse)
Motif du déplacement
Type de déplacement

Profil des étapes (saisie de toutes les étapes de chaque déplacement effectué par la personne de référence)

Heure de départ
Moyen de transport
Si auto: nombre de passagers
Heure d'arrivée
Distance
Destination (adresse)
Si auto: où est-elle parquée?
Motif des étapes

Questions relatives à la politique des transports: avis exprimés par les personnes de référence

(aux personnes âgées d'au moins 14 ans)
réseau routier bien développé
un plus grand développement du réseau n'est pas nécessaire

les transports publics doivent être davantage soutenus
baisse des prix des transports publics
limitation des transports individuels motorisés (TIM) dans les quartiers d'habitation
trop de recettes provenant des impôts sont consacrées aux transports publics (TP)
les TP doivent être supprimés sur les parcours non rentables
le train doit être remplacé par le bus sur les parcours non rentables
les automobilistes doivent payer eux-mêmes les frais qu'ils engendrent

Dans les villes pourvues de plusieurs numéros postaux d'acheminement, les adresses des étapes ont été enregistrées dans la mesure du possible avec une précision allant jusqu'au numéro de la rue. Les villes concernées sont Bâle, Berne, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Genève, Lausanne, Lucerne, Neuchâtel, Saint-Gall, Schaffhouse, Thoun, Winterthour et Zurich. Dans les autres villes et les communes, on s'est contenté d'enregistrer le numéro de commune et le numéro postal d'acheminement.

En raison des ces exigences quant au contenu de l'enquête, l'interview est partagée en deux parties: la première consiste à poser des questions touchant le ménage à un membre adulte de ce dernier. La deuxième partie est consacrée à un entretien avec le membre sélectionné du ménage (ou dans certains cas, avec son représentant); les questions concernent en premier lieu la mobilité de cette personne lors du jour de référence.

Univers de base et échantillon

Le microrecensement «comportement en matière de transports» comprend **deux univers de base**:

- les **ménages** disposant d'un propre raccordement téléphonique et capables de s'exprimer dans l'une des trois langues de l'enquête, pour les questions ayant trait au ménage, aux membres de ce dernier ainsi qu'aux éventuels véhicules;

- les **personnes** dans ces ménages **âgées d'au moins 6 ans** et capables de s'exprimer dans l'une des trois langues de l'enquête, pour les questions concernant la personne de référence, ses éventuels abonnements ainsi que sa mobilité.

L'univers de base de l'échantillon des ménages est constitué par les ménages privés de Suisse. L'échantillon est tiré au sort dans l'annuaire téléphonique. Cette procédure est pertinente dans la mesure où une très forte proportion de ménages disposent d'un propre raccordement téléphonique en Suisse; elle est d'ailleurs utilisée dans de nombreuses enquêtes de l'Office fédéral de la statistique.

Pour le microrecensement «comportement en matière de transports», on a utilisé un **échantillon aléatoire stratifié**. Il a été tiré au sort par le Centre de coordination et de planification de l'Office fédéral de la statistique.

Ne sont pas représentés dans un échantillon formé selon cette procédure en particulier les personnes vivant dans un établissement ou un home (les ménages dits collectifs) et les ménages ne disposant pas de raccordement téléphonique propre.

Afin que les enfants et les personnes malades ou handicapées soient représentées de manière équitable dans l'échantillon, il a été prévu, pour la partie de l'interview consacrée à la personne de référence et à sa mobilité, d'interroger un représentant de cette personne dans les cas particuliers suivants:

- pour les personnes âgées/handicapées qui ne sont pas en mesure de donner une interview;
- pour les enfants de moins de 16 ans.

Procédure de prise de contact et concept du jour de référence

Quelques jours avant la première prise de contact par téléphone, les ménages sélectionnés ont reçu une lettre signée par les deux Conseillers fédéraux compétents en la matière (Madame R. Dreifuss pour le DFI et Monsieur A. Ogi pour le DFTCE) les informant de l'enquête. A cet égard, la lettre mentionnait notamment les préparatifs possibles concernant certaines ques-

tions (notamment celles ayant trait au kilométrage inscrit sur le tachimètre et l'année de construction des voitures et des motocycles).

Cette lettre faisait également référence aux lignes téléphoniques «vertes» (les appels sont gratuits) prévues pour cette enquête: les appelants pouvaient obtenir des informations complémentaires sur l'étude et faire des remarques à son propos.

La lettre évoquait la protection des données. Ce sujet était également abordé lors de la prise de contact par téléphone, car il revêtait une importance particulière pour cette enquête dans la mesure où différentes indications concrètes étaient demandées lors de l'interview à propos de l'adresse et du comportement.

Après avoir demandé l'âge de tous les membres du ménage, on a pu passer à la sélection de la personne de référence. Les règles de sélection devaient à la fois garantir le caractère aléatoire du choix fait parmi les membres du ménage et tenir compte de la taille du ménage. En effet, si une seule personne par ménage avait été choisie, la probabilité d'être choisi n'aurait pas été pas la même pour tous en Suisse: elle aurait été trop petite pour les personnes vivant dans un ménage de grande taille et trop grande pour les membres d'un ménage de petite taille. Pour corriger au mieux cet effet et pour rationaliser le travail, l'algorithme suivant a été choisi:

- Si un ménage est composé au maximum de trois personnes âgées d'au moins 6 ans, une seule de ces personnes est sélectionnée sur la base d'un tirage au hasard comme personne de référence pour la deuxième partie de l'interview.
- Si un ménage comprend au moins quatre personnes âgées d'au moins 6 ans, deux de ces personnes sont sélectionnées selon le principe susmentionné comme personnes de référence pour la deuxième partie de l'interview.

La partie centrale de l'interview est consacrée à la mobilité de la personne de référence au cours d'un **jour de référence** donné. Ce dernier est déterminé à l'avance par l'OFS pour chaque adresse de l'échantillon. Pour tenir compte de l'influence des saisons sur la mobilité (par ex. conditions météorologiques ou vacances), les

jours de référence sont répartis sur toute l'année. C'est la raison pour laquelle des interviews doivent être menées le dimanche et les autres jours fériés.

Le jour de référence commence au moment où la personne quitte son domicile; ce moment doit se situer après 0h00. Les retours au domicile après des activités qui ont débuté le jour précédent ne sont pas pris en considération. Conformément à ce principe, le jour de référence ne s'arrête pas obligatoirement à 23h59, mais au moment où s'achève la dernière activité mobile, laquelle peut éventuellement durer au-delà de minuit.

Les interviews sont réalisées en général dans les deux jours qui suivent le jour de référence, car il faut tenir compte du fait que les gens ne se souviennent pas très longtemps de ce qu'ils ont entrepris tel ou tel jour.

Chaque adresse fait l'objet d'au moins quatre tentatives d'entrée en contact (mais seulement jusqu'au moment où ce dernier a pu être établi) le jour suivant le jour de référence: le matin, l'après-midi, en début de soirée et en soirée (pas plus tard que 21h00). Au besoin, quatre nouvelles tentatives sont effectuées le jour suivant. Huit tentatives au total sont effectuées pour un jour de référence initial.

S'il s'avère, lors d'une entrée en contact, que l'interview du ménage ne peut pas avoir lieu tout de suite, les parties en présence peuvent convenir d'un autre moment pour cette dernière de même que pour l'interview de la personne de référence.

Maintien du jour de référence initial

L'interview a eu lieu le ...	Nombre	en %
jour de réf. initial	9 445	52,4%
jour de réf. initial + 1 semaine	3 401	18,9%
jour de réf. initial + 2 semaines	1 885	10,5%
jour de réf. initial + 3 semaines	1 315	7,3%
jour de réf. initial + 4 semaines	141	0,8%
un autre jour	1 833	10,2%
Total	18 020	100%

Une bonne moitié des interviews de personnes de référence ont pu se dérouler dans les deux jours suivant le jour de référence. Pour les interviews restantes, le jour de référence a été reporté d'une semaine, puis, au besoin, de deux semaines, voire de trois semaines, et la même procédure a été appliquée chaque fois durant les deux jours suivant le nouveau jour de référence. Lorsque le contact n'a toujours pas pu être établi, d'autres tentatives ont été effectuées indépendamment du calendrier fixé: 10% de l'ensemble des interviews ont été réalisées à la suite de ces tentatives.

Lorsque des ménages refusent de participer à l'enquête, une autre tentative de contact est effectuée quelques semaines après ce refus. Il se peut en effet que ce dernier soit dû à une indisponibilité passagère. Mais pour augmenter les chances que le ménage soit maintenant d'accord d'être interrogé, on renonce à appliquer le principe de jour de référence. Ces efforts portent leurs fruits, puisque 3% des interviews de personnes de référence ont été réalisées auprès de ménages qui refusaient au départ de participer.

Durée de l'interview

La durée du travail nécessaire à une interview d'une personne de référence est de 58,8 minutes:

Travail au téléphone	45,2 Minuten
Traitement ultérieur de l'interview	4,2 Minuten
Formation, supervision	9,4 Minuten

Sur les 45,2 minutes passées au téléphone, 14,5 minutes ont été consacrées à l'interview en tant que telle (durée nette de l'interview). Les minutes restantes se répartissent entre les activités suivantes: tentatives d'entrée en contact, fixation d'une nouvelle date pour l'interview, mise au point concernant un changement de langue pour l'interview, travail de persuasion et explications.

Le tableau suivant présente la ventilation des interviews de personnes de référence selon la durée de l'interview:

Durée de l'interview d'une personne de réf.

Moyenne	14,5 Minuten
jusqu'à 8 minutes	19,7%
9 - 12 minutes	28,2%
13 - 16 minutes	22,2%
17 - 20 minutes	13,5%
plus de 20 minutes	16,4%

Participation

23'191 adresses de ménage ont été tirées au sort pour l'enquête. 2,6% de celles-ci n'étaient pas utilisables (numéros de téléphone non valables, etc.). Dans 1,9% des cas, le contact n'a pas pu être établi pour des raisons linguistiques. Après déduction de ces pertes neutres, l'échantillon de départ comprenait encore 22'146 adresses valables:

Adresses initiales	23 191	100%
• inatteignables	599	2,6%
• autre langue	446	1,9%
Adresses valables	22 146	95,5%

Une interview de ménage a pu être réalisée dans 74,8% de ces adresses:

Adresses valables	22 146	100%
• refus	1 827	8,2%
• interrogation impossible	907	4,1%
• ménage non atteint	2 335	10,5%
• autre	507	2,3%
Interviews de ménage	16 570	74,8%

Sur ces 16'570 ménages, 2'727 étaient composés d'au moins quatre personnes âgées de plus de 6 ans. Dans de tels ménages, 2 membres ont été tirés au sort comme personnes de référence. Dans les autres ménages en revanche, une seule personne de référence a été sélectionnée. 19'297 personnes au total ont ainsi été choisies pour être interviewées à propos de leur mobilité lors d'un jour de référence déterminé à l'avance. 18'020 personnes (93,4%) se sont prêtées à cette interview.

Interviews de ménage	16 570	85,9%
• 2e personne de référence	2 727	14,1%
Personne de référence	19 297	100,0%
• refus	644	3,3%
• interrogation impossible	59	0,3%
• problème linguistique	61	0,3%
• personne non atteinte	449	2,3%
• autres	64	0,3%
Interviews de pers. de référence	18 020	93,4%

Le passage du sondage écrit au sondage oral a permis d'améliorer notablement le taux de participation.

Plausibilisations au cours de l'interview

Un des grands avantages de la nouvelle méthode d'enquête réside dans les multiples possibilités de procéder à des vérifications immédiates de la plausibilité des réponses. Ces possibilités sont importantes dans la mesure où les vérifications après coup prennent du temps ou ne sont souvent plus possibles. Dans le jeu de données définitif, on ne peut par exemple pas prendre en considération les déplacements professionnels indiqués par une personne non active ou les déplacements au volant d'une voiture d'une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire.

Ci-dessous quelques exemples de plausibilisations pouvant être effectuées au cours de l'interview:

- Les déplacements et les étapes qui ne sont définies que dans le cours de la conversation sont automatiquement insérés au bon endroit dans la chaîne déplacements-étapes. Il en va de même de leur durée.
- Le déroulement temporel enregistré est contrôlé afin de déceler d'éventuels recoupements.
- La chaîne déplacements-étapes doit être logique (ainsi, le motif du déplacement doit par définition toujours correspondre à celui de la dernière étape d'un déplacement).
- Le lieu d'arrivée d'une étape doit toujours être le lieu de départ de la prochaine étape.

- Certains moyens de transport ne peuvent être utilisés que si la personne de référence possède un permis de conduire approprié.
- La vérification de la vitesse moyenne mentionnée par la personne de référence (vitesse qui est liée au moyen de transport, au motif de transport et à la distance ayant été indiquées par cette personne) permet de voir si les indications données sont cohérentes. Il convient le cas échéant d'apporter des corrections à l'une ou l'autre des caractéristiques déjà enregistrées ou d'indiquer pourquoi la réponse apparemment non plausible est correcte malgré tout (par ex. en cas de bouchon sur l'autoroute).

De nombreux contrôles ont également été effectués en ce qui concerne l'enregistrement des prestations de circulation de voitures de tourisme et de motocycles. On a alors vérifié les indications concernant l'âge du véhicule, le kilométrage, les prestations de circulation de l'année précédente à l'étranger et en Suisse, le principal utilisateur et le principal motif d'utilisation.

Plausibilisations ultérieures

Les données brutes recueillies dans le laboratoire téléphonique sont ensuite apurées et évaluées à l'aide du logiciel statistique SAS.

Seules les réponses valables sont prises en considération dans l'évaluation; il existe deux sortes de réponse non valable:

- La personne interrogée ne connaît pas la réponse à une question.
- La personne interrogée refuse de répondre à une question.

Le calcul des pourcentages dans les tableaux se fait en règle générale sur la base des réponses valables; autrement dit, les réponses non valables ne sont pas comprises dans le total des 100%.

La plupart des plausibilisations peuvent être effectuées durant l'interview. Les corrections suivantes ont été apportées après coup :

- Les incohérences entre les numéros de commune et les numéros postaux d'acheminement ont été mises au clair.

- Les numéros de commune dans le Laufonnais ont changé; les indications correspondantes ont été rectifiées en conséquence.
- Lors de l'interview du ménage, les informations suivantes ont été demandées sur chaque membre du ménage: âge, sexe, statut d'activité, possession éventuelle d'un permis de conduire. Les indications fournies lors de cette interview ne coïncidaient pas toujours avec les informations données par la personne de référence. Dans un tel cas, on a considéré ces dernières comme étant celles qui étaient «correctes». Les indications «fausses» ont alors été rectifiées dans la partie de l'interview consacrée au ménage.
- Les adresses des étapes indiquées comme commençant ou se terminant à domicile ont été comparées avec l'adresse du domicile de la personne interrogée et, le cas échéant, corrigées.
- Dans de rares cas, les chaînes d'étapes n'étaient pas continues (le lieu de départ ne coïncidait pas avec le lieu d'arrivée de l'étape précédente). De telles incohérences ont été rectifiées.
- Lorsque des étapes comprenaient un parcours hors des frontières du pays, on a tenu compte uniquement de la durée et de la distance couverte sur sol suisse.
- Certains moyens de transport n'ayant été indiqués qu'en toutes lettres ont été codés après coup.

Les distances estimées par les personnes interrogées ont été vérifiées; on les a comparé sur une carte avec les distances à vol d'oiseau; elles n'ont pas été sous-estimées ou surestimées de manière systématique et n'ont en conséquence pas été corrigées.

Caractéristiques géographiques

Trois catégories ont été choisies pour la représentation géographique des résultats:

- Langue nationale
- Grandes régions
- Degré d'urbanisation

Un premier découpage territorial du pays repose sur les **régions linguistiques**. Les personnes parlant le romanche forme un groupe linguis-

tique trop petit pour faire l'objet d'une évaluation séparée dans l'échantillon. Elles ont été comptées au nombre des germanophones:

Les langues nationales

Langue	Population résidente
Allemand et romanche	4 972 151
Français	1 606 732
Italien	294 804
Toute la Suisse	6 873 687

Un deuxième découpage est fait sur la base des cinq **grandes régions** de la Suisse. Il a déjà été utilisé dans d'autres publications de l'OFS.

Les cinq grandes régions de la Suisse

Désignation	Cantons inclus	Population résidente	
Nord-Est de la Suisse	AI, AR, GL, SG, SH, TG, ZH	1 992 674	29%
Nord-Ouest de la Suisse	AG, BE, BL, BS, SO	2 130 345	31%
Suisse centrale	LU, NW, OW, SZ, UR, ZG	620 055	9%
Suisse romande	FR, GE, JU, NE, VD	1 424 725	21%
Suisse méridionale	GR, TI, VS	705 888	10%
Toute la Suisse		6 873 687	100%

Par ailleurs, les communes suisses ont été réparties en trois classes en fonction de leur degré d'urbanisation: grandes villes, moyennes et petites villes, campagne.

La classe «**grandes villes**» comprend les grands centres et les centres moyens.

Les grands centres sont des centres d'une région métropolitaine. Selon l'OFS, les villes suivantes sont considérées comme telles:

Grands centres

Nom et numéro de la commune	Population résidente
2 701 Bâle	178 428
351 Berne	136 338
6 621 Genève	171 042
5 586 Lausanne	128 112
261 Zurich	365 043
Toutes les grandes villes	978 963

14,2 % de la population suisse vivent dans les cinq grandes villes du pays.

Les centres des régions de centres moyens sont également comptés au nombre des grandes villes. Selon «Les niveaux géographiques de la Suisse», OFS, Berne 1994, les 22 villes suivantes sont concernées:

Centres moyens

Nom et numéro de la commune	Population résidente
230 Winterthour	86 959
371 Biene	51 893
942 Thoune	38 211
1 061 Lucerne	61 034
1 711 Zoug	21 705
2 196 Fribourg	36 355
2 581 Olten	17 805
2 601 Soleure	15 748
2 939 Schaffhouse	34 225
3 203 Saint-Gall	75 237
3 901 Coire	32 868
4 001 Aarau	16 481
4 021 Baden	15 718
4 566 Frauenfeld	24 792
5 002 Bellinzona	16 849
5 192 Lugano	25 334
5 886 Montreux	22 917
5 890 Vevey	15 968
5 938 Yverdon-les-Bains	22 758
6 266 Sion	25 336
6 421 La Chaux-de-Fonds	36 894
6 458 Neuchâtel	33 579
Toutes les centres moyens	728 666

10,6% de la population suisse habitent dans les centres moyens; en conséquence, un quart de la population de notre pays vit dans la catégorie des «grandes villes».

Les «**villes moyennes et les petites villes**» sont des agglomérations et des villes isolées. Elles englobent 806 communes et abritent 68,9% de la population suisse. Après déduction des grands centres et des centres moyens, il reste 779 communes dans lesquelles vivent 44,1% de la population du pays.

La catégorie «campagne» comprend les 2'215 communes restantes et 31,1% de la population.

Pondération

La pondération des ménages et des personnes a pour but de compenser deux différents types de distorsions dues à la méthode utilisée.

Le premier type de distorsion est provoqué lors de la formation de l'échantillon. Pour ce qui touche les interviews des ménages, la distorsion résulte de la répartition inégale intentionnelle (élargissement de l'échantillon dans certaines régions) des interviews entre les différentes régions. Pour ce qui a trait aux interviews des personnes de référence, la distorsion provient de la procédure de sélection des personnes de référence (voir page 17).

Le deuxième type de distorsion est dû au fait que certains ont refusé de participer à l'enquête. La proportion des refus ne peut être connue que lorsque toutes les interviews ont été réalisées.

Un caractère ne peut entrer en ligne de compte pour la pondération que si l'on connaît de source sûre sa vraie répartition. Le recensement fédéral de la population de 1990 ainsi que son extrapolation pour 1993 constituent la source utilisée en l'occurrence. En outre, le nombre de caractères de pondération est limité par la taille de l'échantillon. Il ne peut y avoir en effet des cellules de pondération trop petites.

Comme l'étude doit dresser un portrait représentatif des ménages et de la population résidente, deux différents poids sont nécessaires: un poids pour les ménages et un autre pour les personnes.

Les caractères choisis pour définir les ménages sont les suivants: région, taille du ménage, âge moyen des membres du ménage et proportion des femmes. Afin de ne pas avoir un trop grand nombre de cellules à pondérer, on a décidé de procéder uniquement à un calage sur les marges à partir des caractères ci-dessus.

L'échantillon des personnes de référence a été pondéré à partir des caractères suivants: région, nationalité, sexe, âge, état civil, saison, jour de la semaine.

Calcul de la prestation annuelle moyenne de circulation des voitures de tourisme et des motocycles

La question portant sur le nombre de kilomètres parcourus par une voiture de tourisme ou un mo-

tocycle se référerait à toute l'année 1993. Pour calculer la prestation annuelle moyenne de circulation, on a donc pris en considération uniquement les véhicules ayant été mis en service au plus tard à la fin de l'année 1992 et qui étaient donc en mesure de circuler pendant toute l'année 1993.

Calcul du taux d'occupation d'une voiture de tourisme

Le taux d'occupation des voitures de tourisme est défini comme le nombre moyen d'occupants par kilomètre parcouru. Il faut pour cela étudier en premier lieu les déplacements des voitures. Un déplacement en voiture se compose de toutes les étapes consécutives parcourues pour le même motif de déplacement par le même conducteur.

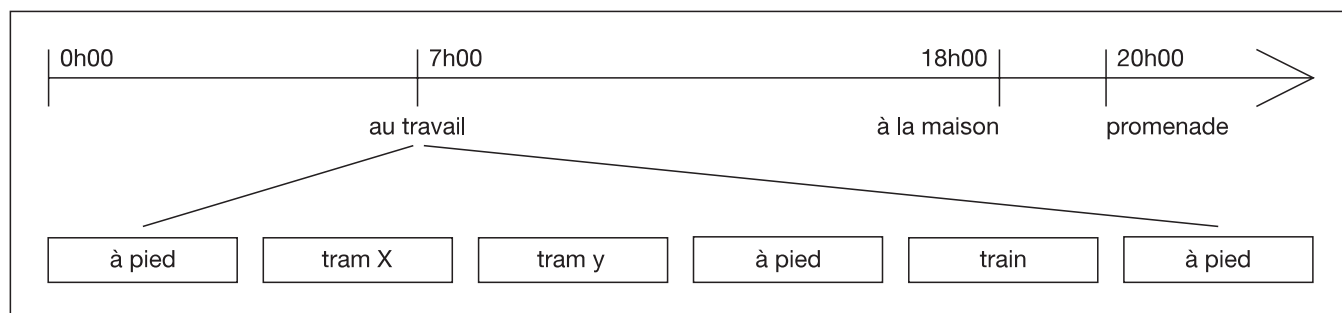
Seuls les déplacements dans lesquels la personne interrogée était au volant ont été pris en compte. Cela était le cas de trois quarts de déplacements recensés.

Les déplacements indiqués par la personne interrogée dans lesquels celle-ci ne se trouvait pas au volant n'ont pas été considérés pour les raisons suivantes:

- On veut ainsi éviter que le même déplacement n'apparaisse deux fois dans l'échantillon. En effet, dans les ménages de grande taille, deux personnes de référence sont choisies: la chance est relativement grande que les deux fassent part d'un déplacement en voiture qu'elles ont effectué ensemble. Il en résulterait des problèmes de pondération pour lesquels il n'existe pas de solution satisfaisante.
- Si l'on prenait en compte les déplacements effectués par la personne interrogée en tant que passager, la probabilité que ce déplacement soit comptabilisé dans l'échantillon dépendrait du nombre des passagers. Le problème ne se pose pas en l'occurrence.
- Si la personne n'est pas au volant, elle ne peut décrire avec certitude le déplacement, et ne sait en général pas quand ce dernier a commencé ni quand il s'est terminé. Les passagers ne font pas forcément l'intégralité du déplacement: ils peuvent monter en voiture ou en sortir en cours de route.

Enregistrement des déplacements et des étapes: un exemple

La mobilité dans son ensemble au cours d'une journée est décomposée en différents déplacements. Chaque déplacement comprend une ou plusieurs étapes. Dans l'exemple ci-dessous, la mobilité est tout d'abord subdivisée en trois déplacements (un déplacement jusqu'au lieu de travail, un déplacement pour rentrer à la maison et une promenade). Ces déplacements sont ensuite à leur tour subdivisés en étapes. Le déplacement jusqu'au lieu de travail est pris comme exemple ci-après.



Subdivision de la journée en déplacements

Déplacement 1	départ 7h00	arrivée 7h46	motif: travail
Déplacement 2	départ 18h00	arrivée 19h00	motif: travail
Déplacement 3	départ 20h00	arrivée 22h00	motif: loisirs

Subdivision du déplacement 1 en étapes

	départ	moyen	arrivée	distance	but
1ère étape	7h00	à pied	7h08	800 m	Zurich, Bellevue
2e étape	7h08	tram	7h16	700 m	Zurich, Paradeplatz
3e étape	7h20	tram	7h25	500 m	Zurich, gare CFF
4e étape	7h25	à pied	7h30	200 m	Zürich, gare CFF
5e étape	7h35	train	7h43	10 km	gare Oerlikon
6e étape	7h43	à pied	7h46	200 m	Ohmstrasse 6

2 Les acteurs

Les ménages

Entre le 3 janvier 1994 et le 31 janvier 1995, 16'570 personnes au total dans toute la Suisse ont été interrogées par téléphone sur les caractéristiques principales de leur ménage en ce qui concerne les transports. Dans chaque ménage contacté, une personne de référence a ensuite été tirée au sort pour être questionnée sur son comportement en matière de transport. Le canton de Zurich, les régions de Berne et de Saint-Gall de même que la ville de Schaffhouse ont accepté d'augmenter le nombre de personnes interrogées dans leur région en vue de disposer de données plus détaillées concernant leur population. Par le biais d'une pondération des interviews des ménages, il a été possible de rééquilibrer la représentativité de toutes les régions du pays pour l'exploitation au niveau national.

Stratification	Nombre de ménages		Echantillon	
			non pondéré	
	en chiffres absolus	en %	en chiffres absolus	en %
Villes de Zurich et de Winterthour	227 839	8%	1 337	8%
Canton de Zurich sans Zurich et Winterthour	295 846	10%	2 490	15%
Ville de Berne	69 182	2%	1 200	7%
Région de Berne sans la ville de Berne	76 235	3%	1 461	9%
Ville de Schaffhouse	15 135	1%	205	1%
Région de Saint-Gall	61 561	2%	1 089	7%
Reste de la Suisse allemande, régions urbaines	225 379	8%	767	5%
Reste de la Suisse allemande, régions rurales	1 052 632	37%	4 781	29%
Suisse romande, régions urbaines	235 862	8%	755	5%
Suisse romande, régions rurales	464 195	16%	2 031	12%
Suisse italienne	117 984	4%	454	3%
Total	2 841 850	100%	16 570	100%

La composition des régions prises en considération pour les transports et la définition des «grandes villes», des «autres régions urbaines» et des «régions rurales» figurent en page 21.

43% des ménages vivent dans des régions urbaines. Les autres ménages se répartissent de manière égale entre les grandes villes et les régions rurales.

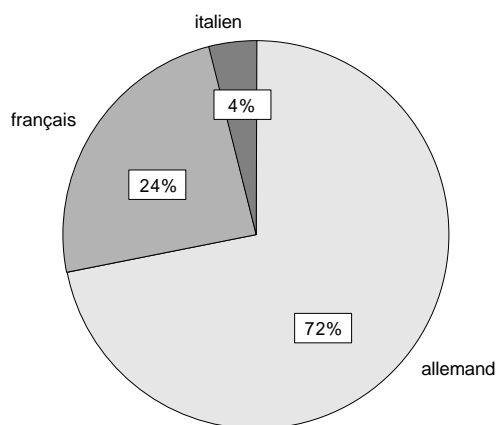
Les différences typiques que l'on observe entre ville et campagne sur le plan de l'habitat se retrouvent dans cet échantillon: les personnes vivant seules et habitant dans de grands immeubles sont plus nombreuses en ville qu'à la campagne.

Un tiers des ménages en Suisse est composé d'une seule personne; cette proportion est de 44% dans les grandes villes.

Les graphiques présentent la ventilation des ménages selon les langues nationales, selon les régions (grandes villes, régions urbaines et rurales), selon leur taille et selon leur statut d'activité en ville et à la campagne. Un ménage sur trois vivant dans les grandes villes ne comprend aucun membre actif occupé. Cette proportion est de un sur quatre à la campagne.

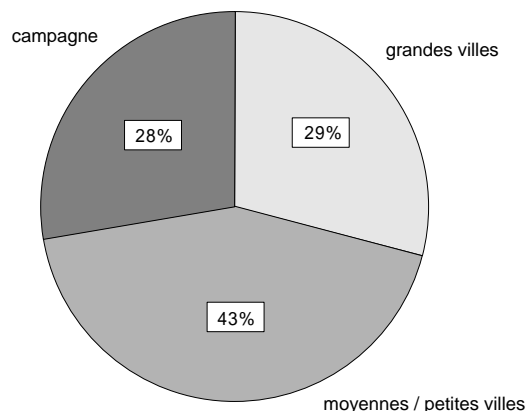
Répartition des ménages selon les langues nationales

Base = 16 570 ménages



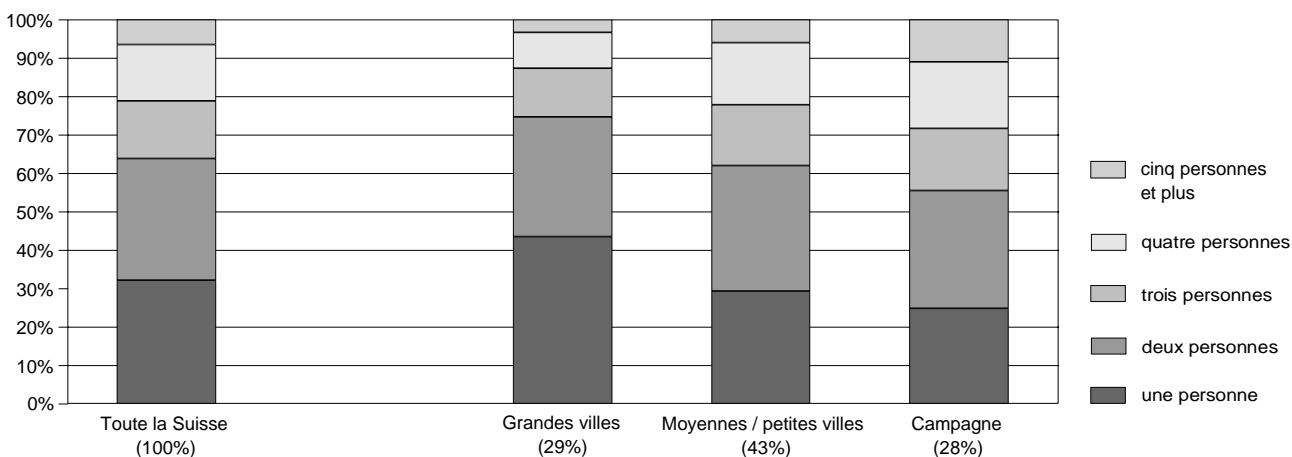
Répartition des ménages selon le domicile (ville/campagne)

Base = 16 570 ménages



Répartition des ménages selon la taille du ménage

Base = 16 570 ménages



Répartition des ménages selon le statut d'activité des membres du ménage

Base = 16 564 ménages



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Les personnes dans les ménages

Plus de 40'000 personnes au total vivent dans les 16'570 ménages que comprend l'échantillon. Les graphiques présentent leur répartition par catégorie d'âges selon qu'ils habitent en ville ou à la campagne et selon la taille de leur ménage. 40% de ces personnes occupent un emploi à plein temps, et 12% un emploi à temps partiel. 11% se consacrent exclusivement aux travaux ménagers, 19% sont en train de suivre une formation et 15% sont des rentiers. La proportion des rentiers est un peu plus élevée dans les grandes villes, alors que celle des élèves et des étudiants y est plus faible. Ces différences entre ville et campagne se reflètent également dans la ventilation par catégorie d'âges.

Statut d'activité selon le domicile (ville / campagne)

Statut d'activité	Ville / campagne			
	Toutes les personnes (100%)	Grandes villes (25%)	Moyennes et petites villes (44%)	Campagne (31%)
Actifs occupés à plein temps	40%	39%	41%	41%
Actifs occupés à temps partiel	12%	12%	12%	11%
non-actifs	3%	4%	3%	2%
Travail ménager dans le propre foyer	11%	9%	12%	12%
En formation	19%	17%	20%	21%
Rentiers	15%	20%	13%	13%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 37'055 personnes âgées de 6 ans ou plus

Le statut d'activité des femmes se distingue nettement de celui des hommes.

Statut d'activité selon le sexe

Statut d'activité	Sexe	
	Hommes (49%)	Femmes (51%)
Actifs occupés à plein temps	60%	22%
Actifs occupés à temps partiel	3%	21%
non-actifs	3%	3%
Travail ménager dans le propre foyer	0%	22%
En formation	21%	18%
Rentiers	13%	16%
Total	100%	100%

Base = 37'055 personnes âgées d'au moins 6 ans

60% des hommes exercent une activité professionnelle à plein temps; les 40% restants sont soit en formation soit au bénéfice d'une rente. La situation des femmes sur ce plan est la suivante: 40% sont en formation ou rentières; les 60 %

restants se répartissent de manière à peu près égale entre les femmes qui exercent un emploi à plein temps, celles qui travaillent à temps partiel et les ménagères.

Les personnes en cours de formation fréquentent les écoles suivantes:

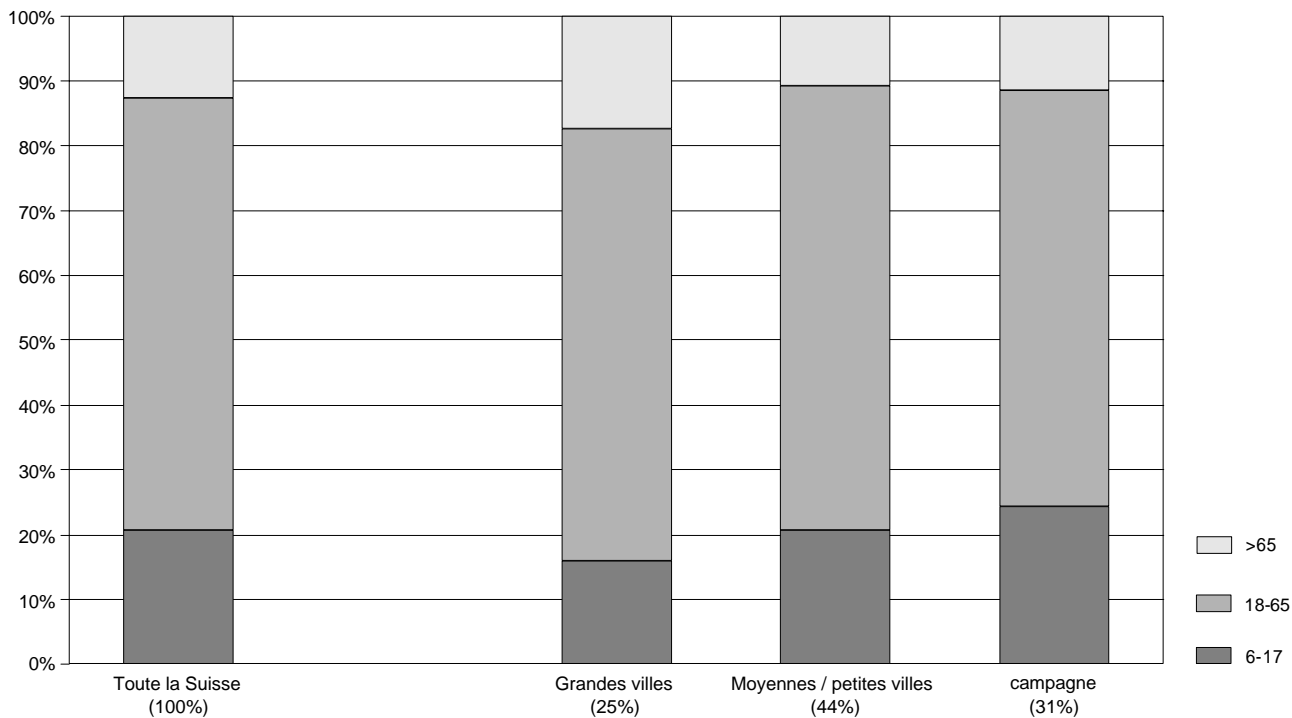
Formation en cours selon le sexe

Statut d'activité	Sexe	
	Hommes (52%)	Femmes (48%)
Ecole obligatoire	65%	67%
Apprentissage	14%	10%
Ecole professionnelle	2%	3%
Gymnase, Ecole normale	7%	10%
Formation spécialisée	1%	1%
Ecole professionnelle supérieur	3%	2%
Université	8%	6%
Total	100%	100%

Base = 7337 personnes en formation

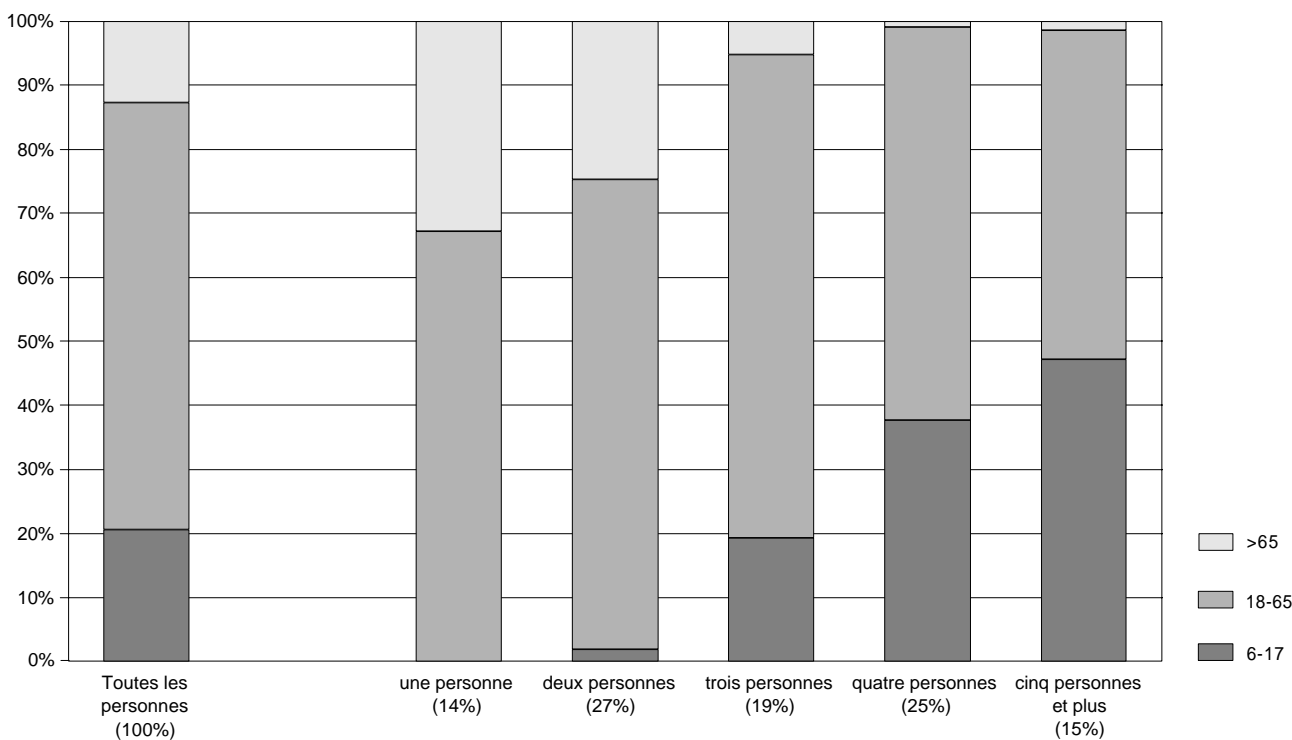
Age des personnes selon le domicile (ville/campagne)

Base = 40 073 personnes



Age des personnes selon la taille du ménage

Base = 40 073 personnes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Les personnes de référence

18'020 personnes sur un total d'un peu plus de 40'000 ont été sélectionnées selon une procédure spécifique (voir page 16) pour être interrogées sur leur comportement en matière de transport. Les personnes de référence forment un échantillon représentatif de toute la population suisse âgée d'au moins 6 ans.

Nationalité selon l'âge et le sexe

Nationalité	Toutes les personnes	Jeunes		Hommes		Femmes	
		jusqu'à 17 ans (15%)	18 à 25 ans (11%)	26 à 65 ans (30%)	plus de 65 ans (6%)	26 à 65 ans (28%)	plus de 65 ans (11%)
Suisses	82%	80%	82%	77%	94%	82%	95%
Etrangers	18%	20%	18%	23%	6%	18%	5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 18'015 personnes de référence

18% des personnes interrogées sont des étrangers résidant en Suisse qui parlent le français, l'allemand ou l'italien.

14% des personnes interrogées n'ont pas terminé de formation scolaire. Ce sont presque exclusivement des enfants et des jeunes de moins de 18 ans qui suivent encore une formation. Les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à avoir achevé une formation supérieure.

Dernière formation achevée

	Hommes (49%)	Femmes (51%)
Aucune	15%	14%
Ecole obligatoire	15%	26%
Apprentissage	39%	41%
Formation supérieure	17%	7%
Gymnase / université	14%	12%
Total	100%	100%

Base = 17'999 personnes de référence

Les femmes travaillent plus souvent à temps partiel que les hommes. Ce phénomène se reflète dans la durée hebdomadaire du travail indiquée par les actifs occupés interrogés dans le cadre de l'enquête: 38% des femmes actives occupées mais seulement 5% des hommes ayant le même statut d'activité travaillent trente heures par semaine ou moins. Les hommes occupent plus souvent une position de cadre. Le graphique montre que la majeure partie des personnes

actives occupées âgées de plus de 18 ans sont mariées (58%), que 7% sont divorcées ou séparées et que les 28% restants sont célibataires.

Durée hebdomadaire du travail des actifs occupés

	Hommes (59%)	Femmes (41%)
jusqu'à 30 heures	5%	38%
de 31 à 40 heures	15%	19%
de 41 à 42 heures	33%	23%
de 43 à 45 heures	20%	9%
plus de 45 heures	28%	12%
Total	100%	100%

Base = 9851 personnes de référence actives occupées

Situation dans la profession

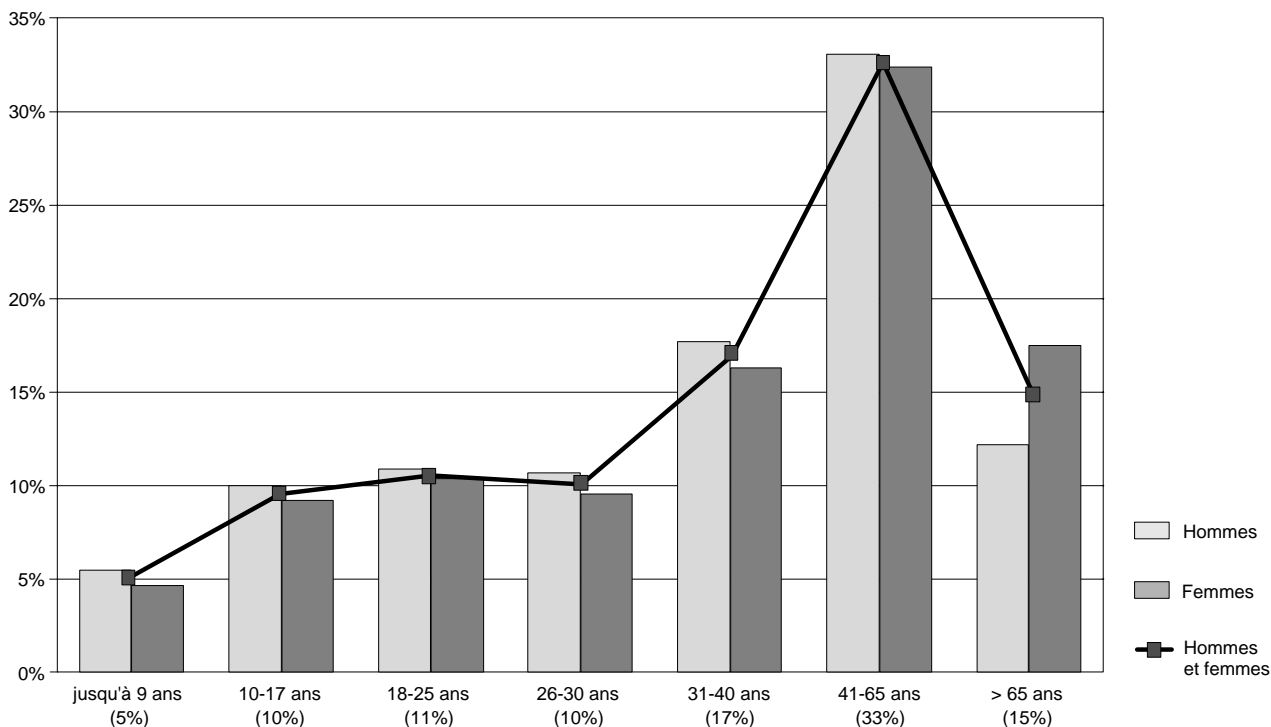
	Hommes (59%)	Femmes (41%)
Indépendant	17%	10%
Cadre supérieur	8%	3%
Cadre moyen	25%	13%
Employé/ouvrier	48%	70%
Autres	2%	5%
Total	100%	100%

Base = 9845 personnes de référence actives occupées

L'échantillon des personnes de référence est un condensé fidèle de la population résidente de notre pays sur le plan de l'âge et du sexe.

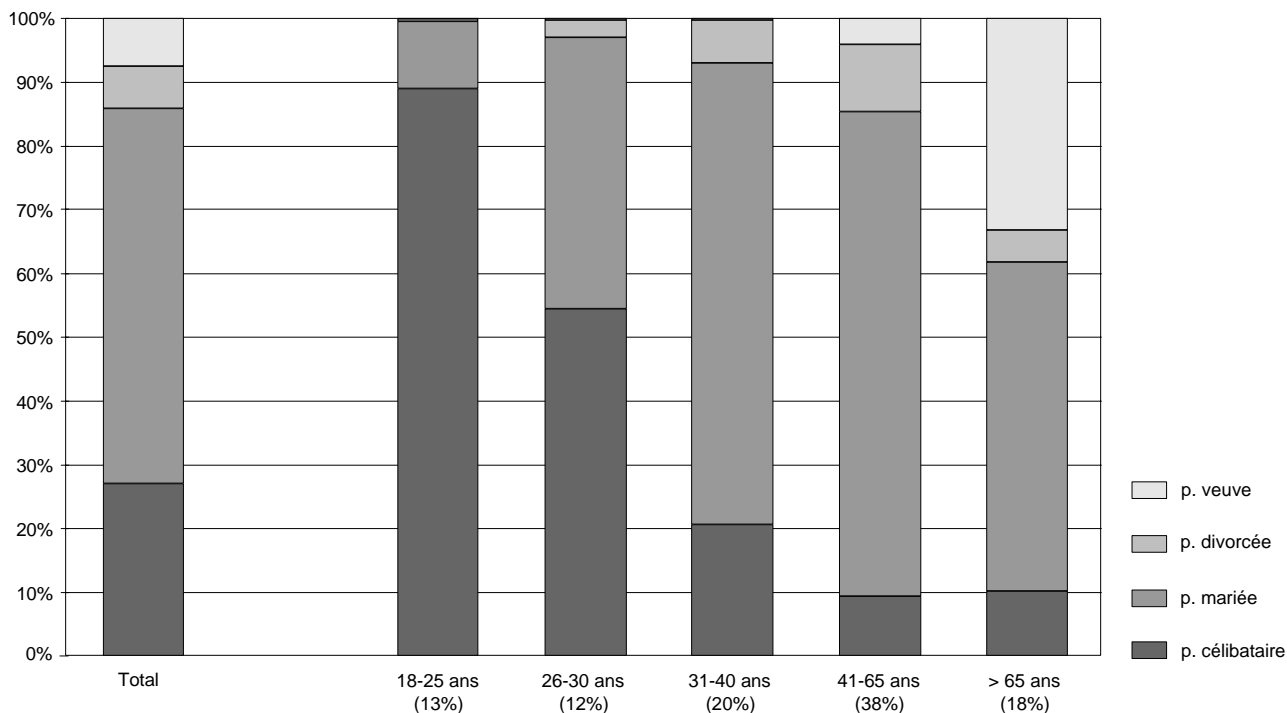
Personnes de référence selon le sexe et l'âge

Base = 18 020 personnes de référence



Personnes de référence selon l'état civil et l'âge

Base = 15 666 personnes de référence de 18 ans et plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

3 Les véhicules et les conditions de participation au trafic

Ménages en possession de voitures de tourisme

Les trois quarts des ménages disposent d'au moins une voiture de tourisme. 22% en possèdent plus d'une. Plus la taille du ménage est grande, plus il est probable que celui-ci dispose d'au moins une voiture de tourisme. Seule la moitié des ménages d'une personne possèdent une voiture. Les ménages composés de 4 personnes au moins détiennent presque tous une auto. Dans les grandes villes, où l'on trouve un nombre particulièrement élevé de ménages d'une seule personne, 39% des ménages n'ont pas de voiture de tourisme.

Nombre de voitures par ménage selon la taille de ce dernier

Nombre de voitures	Taille du ménage					
	Tous les ménages (100%)	Ménages d'une personne (32%)	Ménages de deux personnes (32%)	Ménages de trois personnes (15%)	Ménages de quatre personnes (15%)	Ménages de cinq personnes et plus (7%)
aucune	25%	49%	19%	10%	6%	6%
1	53%	48%	57%	52%	57%	54%
2	19%	3%	22%	31%	29%	29%
3 et plus	4%	0%	2%	6%	8%	11%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 16'568 ménages

Nombre de ménages sans voiture dans les cinq grandes régions

Toute la Suisse	25%
Nord-Est de la Suisse	27%
Nord-Ouest de la Suisse	28%
Suisse centrale	23%
Suisse romande	21%
Suisse méridionale	17%

Base = 16'568 ménages

Ces pourcentages ne varient pas beaucoup dans les cinq grandes régions:

La Suisse méridionale et la Suisse romande comptent la plus faible proportion de ménages sans voiture (17%).

Les ménages sans voiture sont proportionnellement plus nombreux dans les grandes villes que dans les autres régions urbaines et à la campagne.

Le pourcentage des ménages sans voiture est plus faible parmi les propriétaires d'une maison ou d'un logement que parmi les locataires. En

Pourcentage des ménages sans voiture selon le domicile (ville / campagne)

Toute la Suisse	25%
Grandes villes	39%
Moyenne et petites villes	20%
Campagne	17%

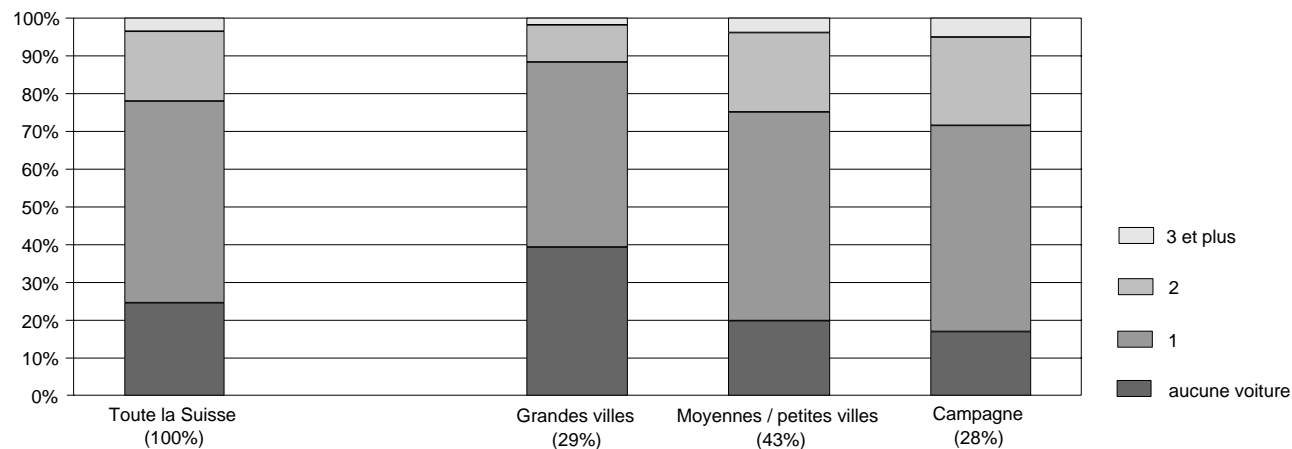
Base = 16'568 ménages

outre, les propriétaires sont proportionnellement plus nombreux que les locataires à posséder plus d'une voiture.

Les ménages dans lesquels une personne au moins exerce une activité lucrative à plein temps disposent plus souvent d'une voiture que les autres ménages. Plus de la moitié des ménages ne comptant aucune personne active occupée ne possèdent pas de voiture. Ils sont en règle générale composés de personnes âgées.

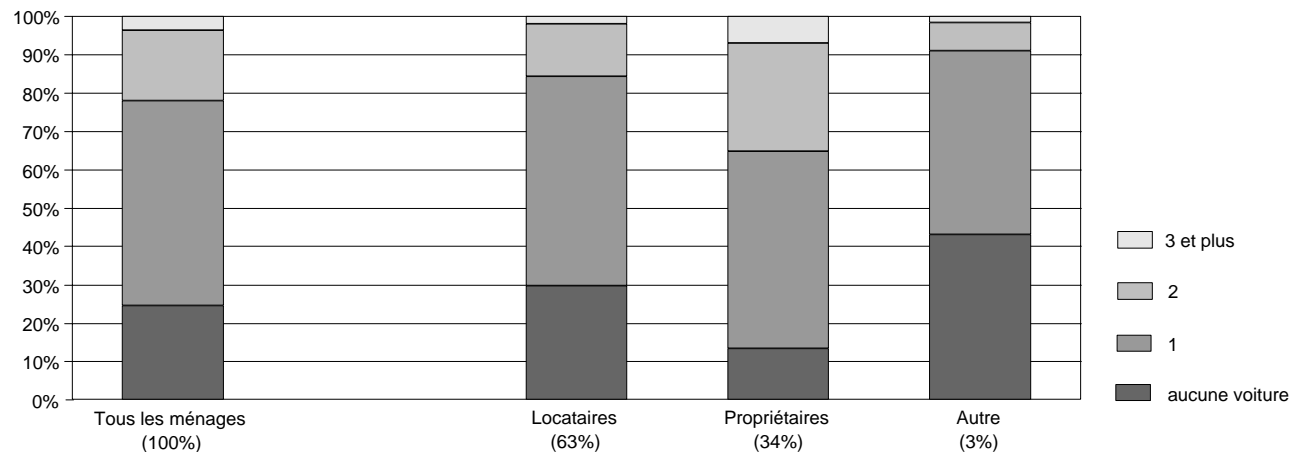
Nombre de voitures par ménage selon le domicile du ménage (ville/campagne)

Base = 16 568 ménages



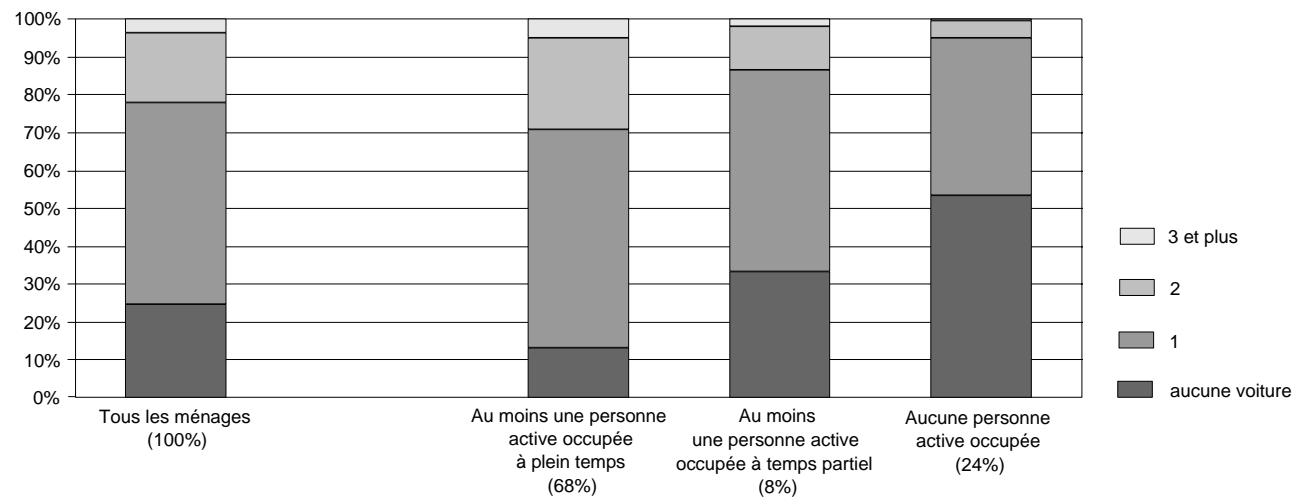
Nombre de voitures par ménage selon le statut d'occupation du ménage

Base = 16 549 ménages



Nombre de voitures par ménage selon le statut d'activité des membres du ménage

Base = 16 562 ménages



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Places de stationnement privées près du domicile

Les ménages suisses disposent, dans leur ensemble, d'un moins grand nombre de places de stationnement et de garages privés que de voitures de tourisme. Un ménage sur trois ne possède pas de place de stationnement, mais seulement un sur quatre ne possède pas de voiture. Cette différence est plus grande en ville qu'à la campagne.

Places de stationnement privées et voitures selon la taille du ménage

	Tous les ménages (100%)	Ménages d'une personne (32%)	Ménages de deux personnes (32%)	Ménages de trois personnes (15%)	Ménages de quatre personnes (15%)	Ménages de cinq personnes et plus (7%)
aucune voiture	25%	49%	19%	10%	6%	6%
aucune place de stationnement	33%	55%	27%	22%	15%	17%

Base = 16'520 ménages

Les ménages, petits et grands, disposent plus souvent d'une voiture que d'une place de stationnement privée.

Voitures et places de stationnement selon le nombre de logements dans la maison d'habitation

Nombre de logements dans la maison	sans voiture (25%)	sans place de stationnement (33%)
Maison individuelle	13%	16%
2-8 logements	25%	35%
9 et plus	32%	42%

Base = 16'359 ménages

Le rapport entre places de stationnement privées et voitures est le plus équilibré dans le cas des maisons individuelles. Les automobilistes ne disposant pas d'une place de stationnement privée sont plus nombreux dans les maisons d'habitation comprenant plusieurs logements.

Si les voitures sont proportionnellement moins nombreuses dans les grandes villes qu'à la campagne, la disparité est encore plus grande

pour ce qui touche les places de stationnement privées en raison d'une réduction croissante de la surface de stationnement disponible.

Voitures et places de stationnement selon le domicile (ville - campagne)

Ménages...	sans voitures (25%)	sans place de stationnement (33%)
Grandes villes	39%	54%
Moyennes / petites villes	20%	25%
Campagne	17%	23%

Base = 16'520 ménages

La Suisse romande est moins bien lotie que les autres grandes régions en ce qui concerne les places de stationnement privées.

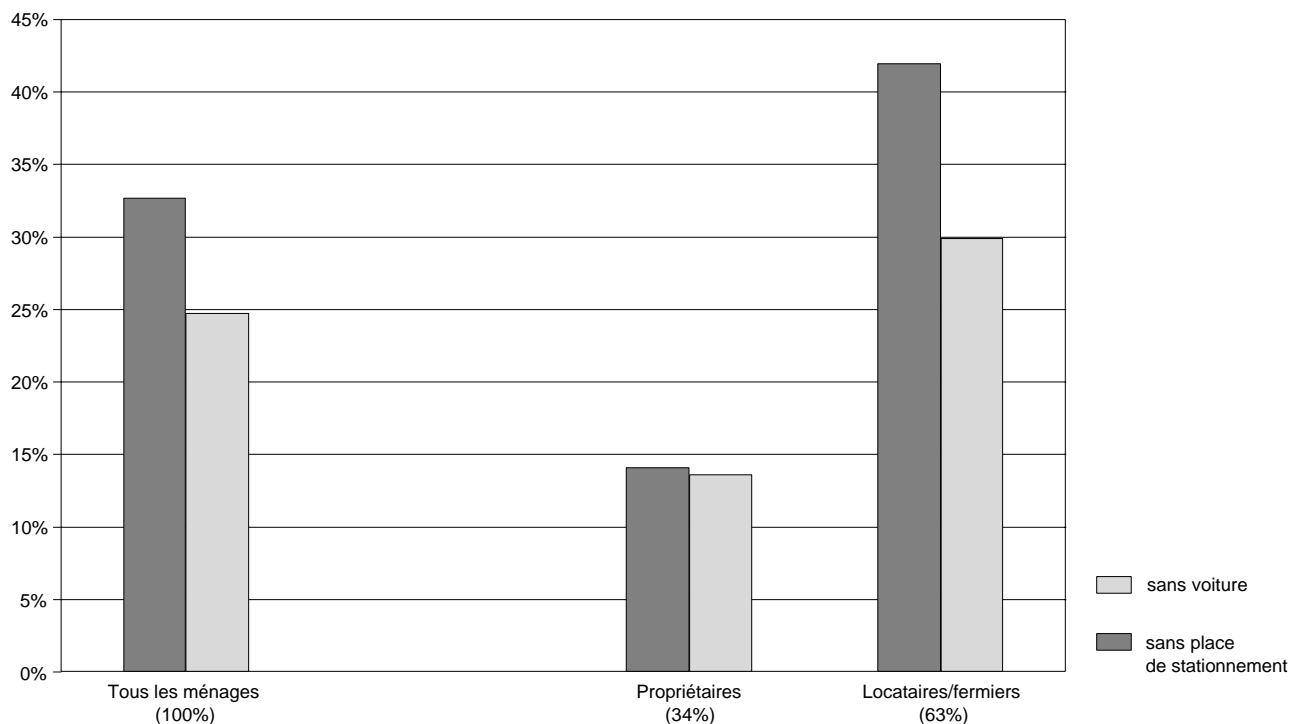
Voitures et places de stationnement selon la grande région

Ménages...	sans voitures (25%)	sans place de stationnement (33%)
Nord-Est de la Suisse	27%	32%
Nord-Ouest de la Suisse	28%	33%
Suisse centrale	24%	26%
Suisse romande	21%	39%
Suisse méridionale	17%	26%

Base = 16'520 ménages

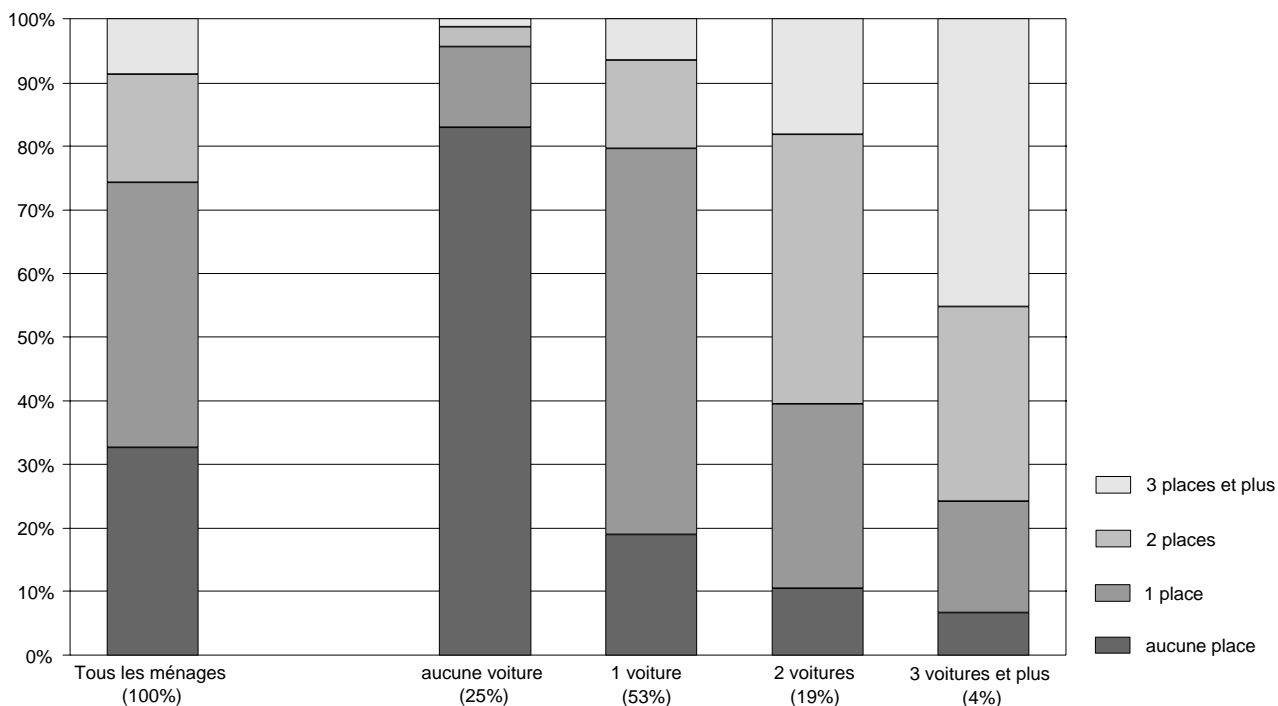
Ménages sans voiture et sans place de stationnement selon le statut d'occupation

Base = 16 505 ménages



Nombre de places de stationnement selon le nombre de voitures dans le ménage

Base = 16 520 ménages



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme

Le kilométrage annuel des voitures de tourisme est évalué sur la base des voitures qui ont été mises en circulation avant la fin de l'année 1992, c'est-à-dire qui étaient en possession du ménage durant toute l'année 1993. Le kilométrage annuel moyen de ces voitures atteint juste 13'000 kilomètres. Les deuxièmes et troisièmes voitures des ménages, qui ne sont utilisées que de temps en temps, sont aussi incluses dans cette moyenne. La première voiture d'un ménage roule chaque année 14'400 kilomètres en moyenne, alors que la deuxième voiture parcourt à peine 8500 kilomètres. Le kilométrage moyen diminue avec l'âge du véhicule.

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme en 1993, selon la taille du ménage

	Nombre de voitures en %	Toutes les voitures (100%)	Premières voitures (77%)	Deuxièmes voitures (19%)	Autres voitures (4%)
Tous les ménages	100%	12 956	14 418	8 478	5 117
Ménages d'une personne	17%	13 029	13 554	6 246	2 936
Ménages de deux personnes	33%	12 577	13 958	8 214	3 785
Ménages de trois personnes	20%	13 177	15 268	8 770	5 185
Ménages de quatre personnes	20%	13 262	15 254	8 795	5 884
Ménages de cinq personnes et plus	9%	13 113	15 110	9 080	6 223

Base = 12'913 voitures de tourisme, mises en circulation en 1992 ou avant

Le kilométrage annuel moyen de la première voiture augmente avec la taille du ménage: il est de 13'500 kilomètres pour les ménages d'une personne et passe à plus de 15'000 kilomètres pour les ménages composés de trois personnes au moins. La première voiture d'un ménage est définie comme celle qui affiche le plus grand kilométrage annuel.

Dans les grandes villes, le taux de voitures par ménage est moins fort. La distance annuelle parcourue par voiture y est inférieure à la moyenne: une voiture d'un ménage habitant dans une grande ville parcourt 1000 kilomètres de moins que les autres voitures.

Si l'on considère les cinq grandes régions du pays, on observe que les voitures de l'Ouest et du centre de la Suisse sont un peu plus utilisées que les autres.

Une voiture de moins de 1350 cm³ parcourt 10'000 kilomètres par an, une voiture de plus de 2250 cm³ environ 5000 kilomètres de plus.

L'âge du véhicule joue un rôle tout aussi important: on roule moins avec une vieille voiture qu'avec une nouvelle. Cette observation ne vaut toutefois que pour les premières voitures. A partir de la deuxième voiture, l'âge n'a plus d'influence sur le kilométrage annuel.

11% des kilomètres parcourus l'ont été à l'étranger, ce qui représente une moyenne annuelle de 1400 kilomètres par voiture.

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme en 1993, selon le domicile (ville / campagne) et selon la grande région

	Nombres de voitures en %	Toutes les voitures km	Premières voitures km	Deuxièmes voitures km	Autres voitures km
Toutes les voitures	100%	12 956	14 418	8 478	5 117
Grandes villes	21%	12 072	12 997	7 871	4 129
Moyennes / petites villes	47%	13 112	14 737	8 412	4 736
Campagne	32%	13 325	15 019	8 824	6 074
Nord-Est de la Suisse	28%	12 626	13 967	8 350	5 003
Nord-Ouest de la Suisse	28%	12 669	13 999	8 035	5 023
Suisse centrale	9%	13 381	14 676	8 979	5 074
Suisse romande	23%	13 554	15 047	9 150	6 014
Suisse méridionale	12%	12 984	15 225	8 140	4 419

Base = 12'913 voitures de tourisme mises en service en 1992 ou avant.

Kilométrage annuel moyen en 1993 selon l'âge du véhicule

Age du véhicule en 1994	Nombres de voitures en %	Toutes les voitures km	Premières voitures km	Deuxièmes voitures km	Autres voitures km
Année de mise en service	12%	*	*	*	*
2e année	10%	15 722	17 272	9 477	5 171
3e année	10%	14 249	15 411	9 893	6 478
4e année	10%	14 007	15 109	8 906	6 982
5e année	10%	13 538	14 747	9 281	6 802
6e année	9%	13 363	14 536	9 116	6 054
7e année	8%	13 148	14 121	9 152	6 693
8e année	8%	12 489	13 772	8 488	7 486
9e année	5%	12 007	12 930	9 756	4 506
10 - 19e année	18%	10 849	12 517	6 979	4 617
20e année et plus	2%	4 376	7 259	3 412	2 040

Base = 12'913 voitures de tourisme mises en circulation en 1992 ou avant

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme en 1993 selon la catégorie de cylindrée

Catégorie de cylindrée	Nombres de voitures en %	Toutes les voitures km	Premières voitures km	Deuxièmes voitures km	Autres voitures km
jusqu'à 1350 cm ³	19%	10 230	11 713	7 713	5 541
1351 - 1650 cm ³	25%	12 051	13 187	8 297	6 480
1651 - 1950 cm ³	17%	13 495	14 742	8 941	5 494
1951 - 2250 cm ³	22%	14 451	15 416	9 724	5 090
2251 - 2550 cm ³	8%	15 741	17 172	9 819	4 960
plus de 2550 cm ³	10%	15 687	18 704	8 197	3 876

Base = 11'940 voitures de tourisme mises en service en 1992 ou avant.

* Pour le calcul du kilométrage moyen, n'ont été prises en considération que les voitures qui étaient en service durant toute l'année 1993 (voir page 22).

Permis de conduire pour voitures de tourisme

Trois quarts des personnes âgées de 18 ans ou plus possèdent un permis de conduire pour voitures de tourisme: plus précisément 87% des hommes et 66% des femmes. Les hommes actifs occupés âgés de 26 à 65 ans sont même 94% à détenir un tel permis.

Détenteurs de permis de conduire pour voitures de tourisme selon le sexe, l'âge et le statut d'activité

	Toutes les personnes	Hommes			Femmes		
		18-25 ans	26-65 ans	plus de 65 ans	18-25 ans	26-65 ans	plus de 65 ans
Actifs occupés à plein temps	90%	86%	94%	83%	83%	82%	75%
Actifs occupés à temps partiel	77%	60%	86%	88%	57%	81%	49%
Non-actifs	58%	69%	80%	65%	59%	72%	28%
Total des personnes avec permis	76%	76%	93%	67%	70%	78%	29%

Base = 31'419 personnes âgées de 18 ans ou plus

76% des hommes jeunes et 70% des femmes jeunes (18 à 25 ans) sont titulaires d'un permis de conduire. La proportion des jeunes femmes à posséder ce dernier est aujourd'hui presque aussi importante que celle des hommes du même âge. Si l'on compare ces chiffres avec ceux des personnes retraitées, on s'aperçoit que les choses ont beaucoup changé sur ce plan: les trois quarts des hommes retraités disposent d'un permis de conduire et moins d'un tiers seulement des femmes retraitées sont dans ce cas.

Neuf personnes travaillant à plein temps sur dix possèdent un permis de conduire; cette proportion est de 77% chez les personnes exerçant un emploi à temps partiel et de 58% chez les personnes non actives.

En Suisse méridionale, où l'on compte le plus fort pourcentage de ménages ayant une voiture, la proportion des titulaires d'un permis de conduire est supérieure à la moyenne suisse.

Le pourcentage des détenteurs d'un permis de conduire est plus important parmi les personnes habitant à la campagne que parmi la population urbaine.

Titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon la grande région

Toute la Suisse	76%
Nord-Est de la Suisse	76%
Nord-Ouest de la Suisse	74%
Suisse centrale	76%
Suisse romande	78%
Suisse méridionale	80%

Base = 31'460 personnes âgées de 18 ans ou plus

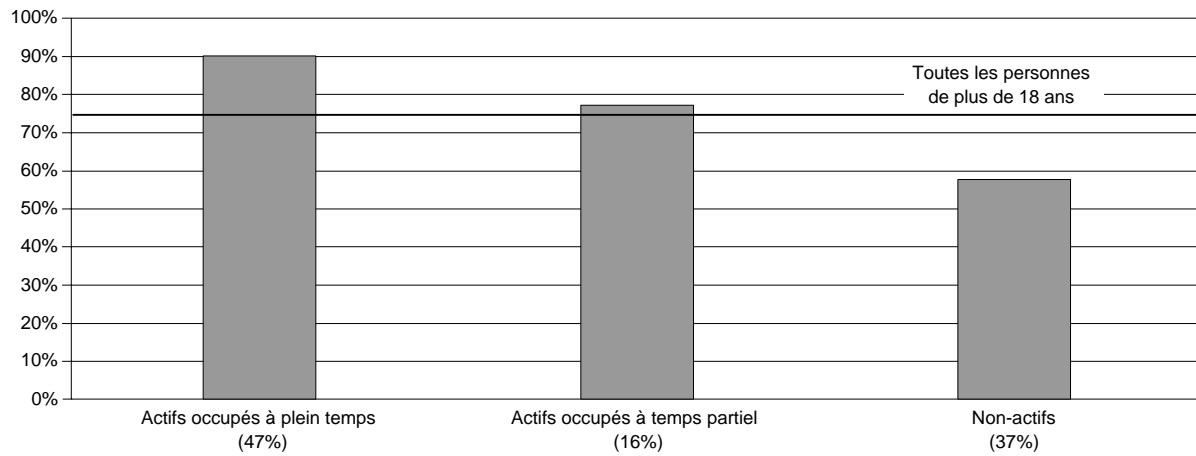
Titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon le domicile (ville / campagne)

Toute la Suisse	76%
Grandes villes	68%
Moyennes et petites villes	79%
Campagne	79%

Base = 31'460 personnes âgées de 18 ans ou plus

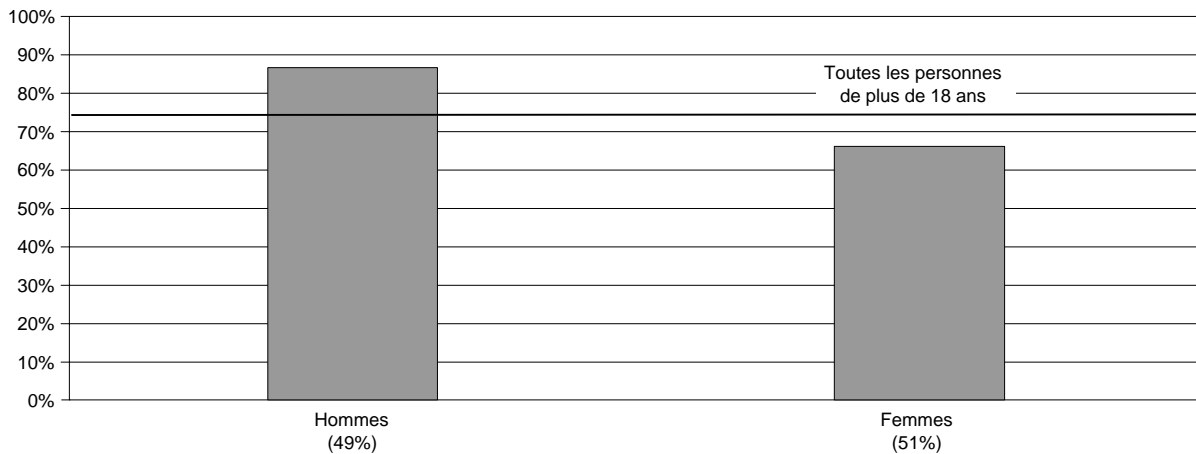
Titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon le statut d'activité

Base = 31 419 personnes de 18 ans ou plus



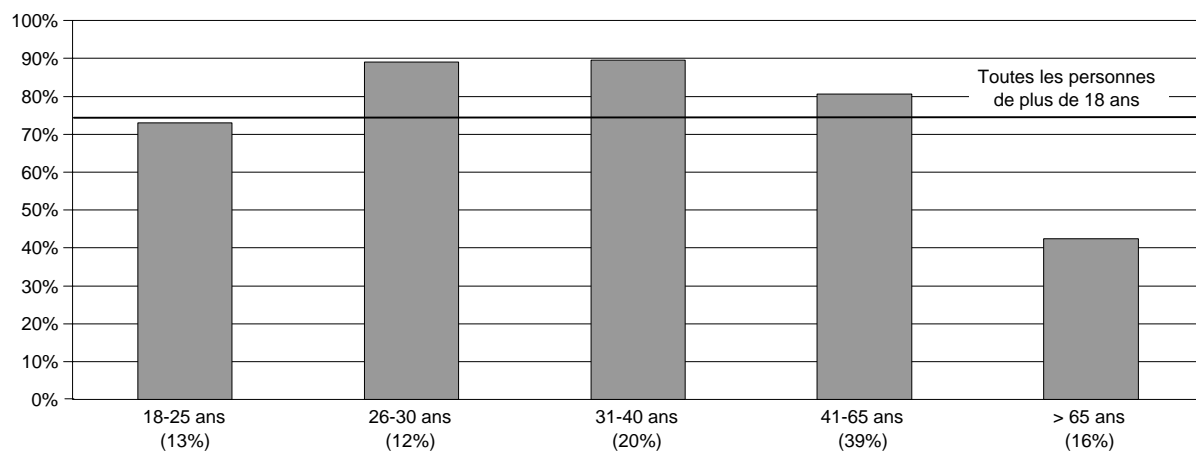
Titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon le sexe

Base = 31 460 personnes de 18 ans ou plus



Titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme selon l'âge

Base = 31 460 personnes de 18 ans ou plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Personnes disposant d'une voiture de tourisme

Les trois quarts de la population adulte ont passé le permis de conduire pour voitures de tourisme. Trois quarts d'entre eux peuvent aussi disposer d'une voiture en tout temps. 19% peuvent faire de même après entente avec d'autres personnes. 6% seulement des personnes titulaires d'un permis de conduire n'ont en général aucune voiture à disposition.

Possibilité de disposer d'une voiture selon la taille du ménage

Possibilité	Toutes les personnes (100%)	Ménages d'une personne (17%)	Ménages de deux personnes (32%)	Ménages de trois personnes (20%)	Ménages de quatre personnes (22%)	Ménages de cinq personnes et plus (10%)
toujours	75%	77%	78%	74%	70%	71%
après entente	19%	10%	16%	21%	26%	26%
jamais	6%	12%	6%	5%	5%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 11'696 personnes de référence titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme

Les personnes appartenant à un ménage de grande taille doivent plus souvent se mettre d'accord avec d'autres membres du ménage avant d'utiliser la voiture (ou les voitures) de ce dernier. En revanche, il est plus rare qu'elles ne puissent disposer d'aucune voiture. La situation est inverse dans les ménages de petite taille.

Dans l'ensemble, une faible proportion seulement des personnes habilitées à conduire ne disposent jamais d'une voiture. Les femmes doivent plus fréquemment s'entendre avec d'autres membres du ménage avant de pouvoir utiliser une voiture.

Possibilité de disposer d'une voiture selon le sexe

Possibilité	Hommes (56%)	Femmes (44%)
toujours	82%	65%
après entente	13%	27%
jamais	5%	9%
Total	100%	100%

Base = 11'696 personnes de référence titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme

Comme les femmes, les jeunes doivent aussi plus souvent se mettre d'accord avec d'autres membres du ménage avant de pouvoir utiliser une voiture.

Les personnes retraitées habilitées à conduire ont plus facilement accès à une voiture que les personnes en âge d'exercer une activité lucrative.

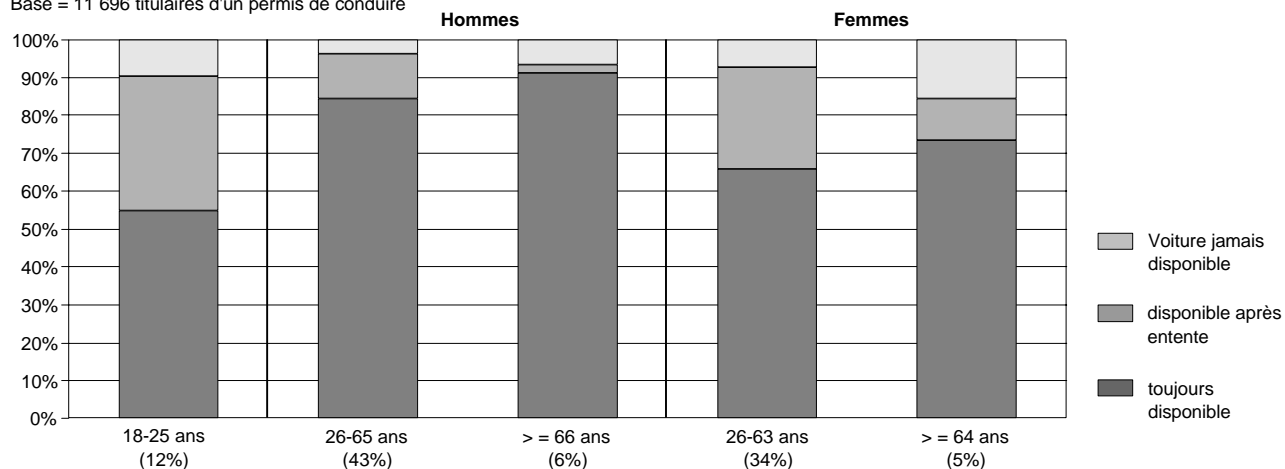
Les actifs occupés à plein temps peuvent en règle générale (82%) disposer librement d'une voiture. 14% seulement peuvent le faire après entente avec une autre personne, contre 29% des personnes travaillant à temps partiel et 24% des non actifs.

Plus une personne a une situation professionnelle élevée, plus la probabilité est grande qu'elle dispose librement d'une voiture.

Les possibilités de disposer d'une voiture sont les mêmes pour les étrangers titulaires d'un permis de conduire que pour leurs homologues suisses.

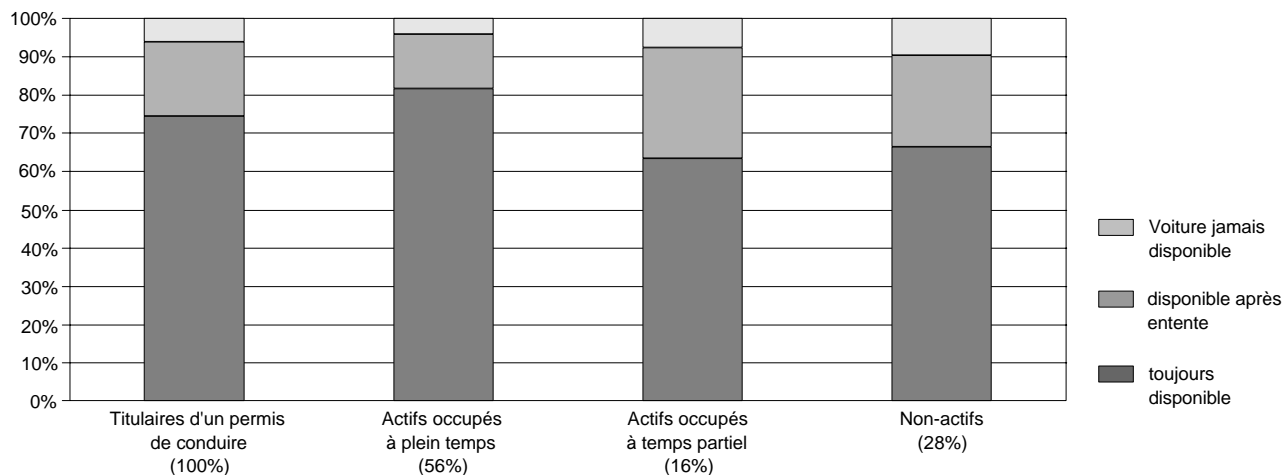
Personnes disposant d'une voiture selon le sexe et l'âge

Base = 11 696 titulaires d'un permis de conduire



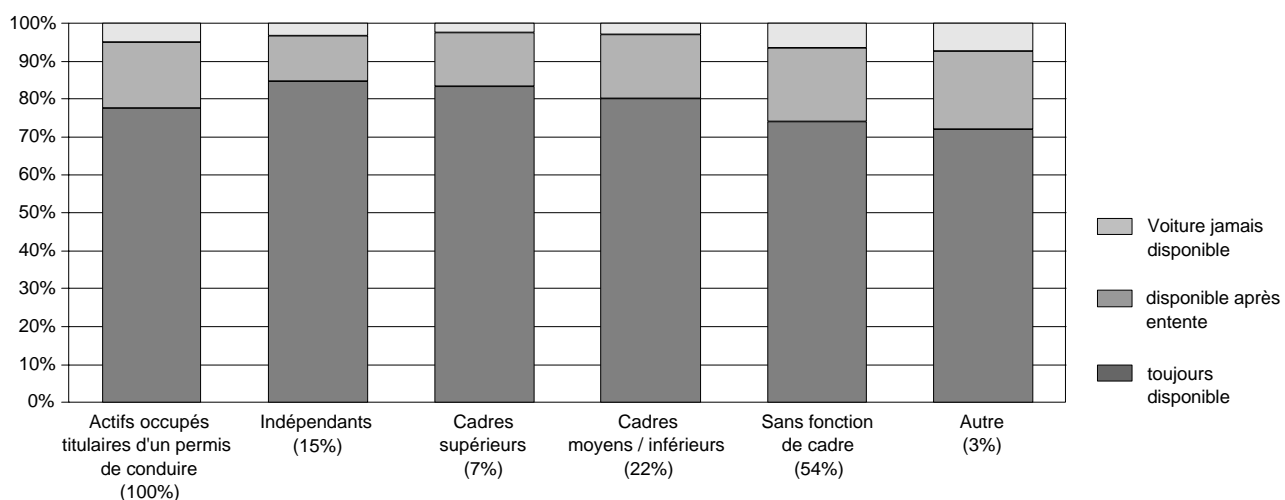
Personnes disposant d'une voiture selon le statut d'activité

Base = 11 685 titulaires d'un permis de conduire



Personnes disposant d'une voiture selon la situation dans la profession

Base = 8415 titulaires d'un permis de conduire



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Ménages en possession de motocycles et de cyclomoteurs

11% des ménages disposent d'un motocycle au moins. 11% des ménages également possèdent un cyclomoteur au moins. Seul 1 ménage sur 100 détient plus d'un deux roues motorisé. On en trouve plus rarement dans les ménages en ville que dans ceux qui vivent à la campagne. Comme on pouvait s'y attendre, ce type de véhicule est plus fréquent dans les grands ménages que dans les petits.

Motocycles et cyclomoteurs selon la taille du ménage

	Tous les ménages (100%)	Ménages d'une personne (32%)	Ménages de deux personnes (32%)	Ménages de trois personnes (15%)	Ménages de quatre personnes (15%)	Ménages de cinq personnes et plus (7%)
aucun motocycle	89%	94%	91%	86%	83%	83%
un motocycle	9%	6%	8%	12%	15%	16%
plus d'un	1%	1%	1%	2%	2%	2%
aucun cyclomoteur	89%	96%	91%	83%	80%	73%
un cyclomoteur	10%	4%	8%	15%	17%	21%
plus d'un	1%	0%	1%	2%	3%	6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base motocycles = 16'538 ménages / Bases cyclomoteurs = 16'540 ménages

Les ménages de grande taille disposent plus fréquemment d'un deux roues motorisé, en particulier d'un cyclomoteur, que les ménages de petite taille: les ménages d'une seule personne ne sont que 4% à détenir un cyclomoteur, tandis que les ménages de cinq personnes ou plus sont 27% à en posséder au moins un.

La proportion des détenteurs de motocycles et de cyclomoteurs est à peu près la même dans les cinq grandes régions du pays.

Les ménages ne comprenant aucun membre actif occupé sont en général composés de personnes âgées, ce qui explique qu'ils sont proportionnellement moins nombreux que les autres ménages à posséder un deux roues motorisé.

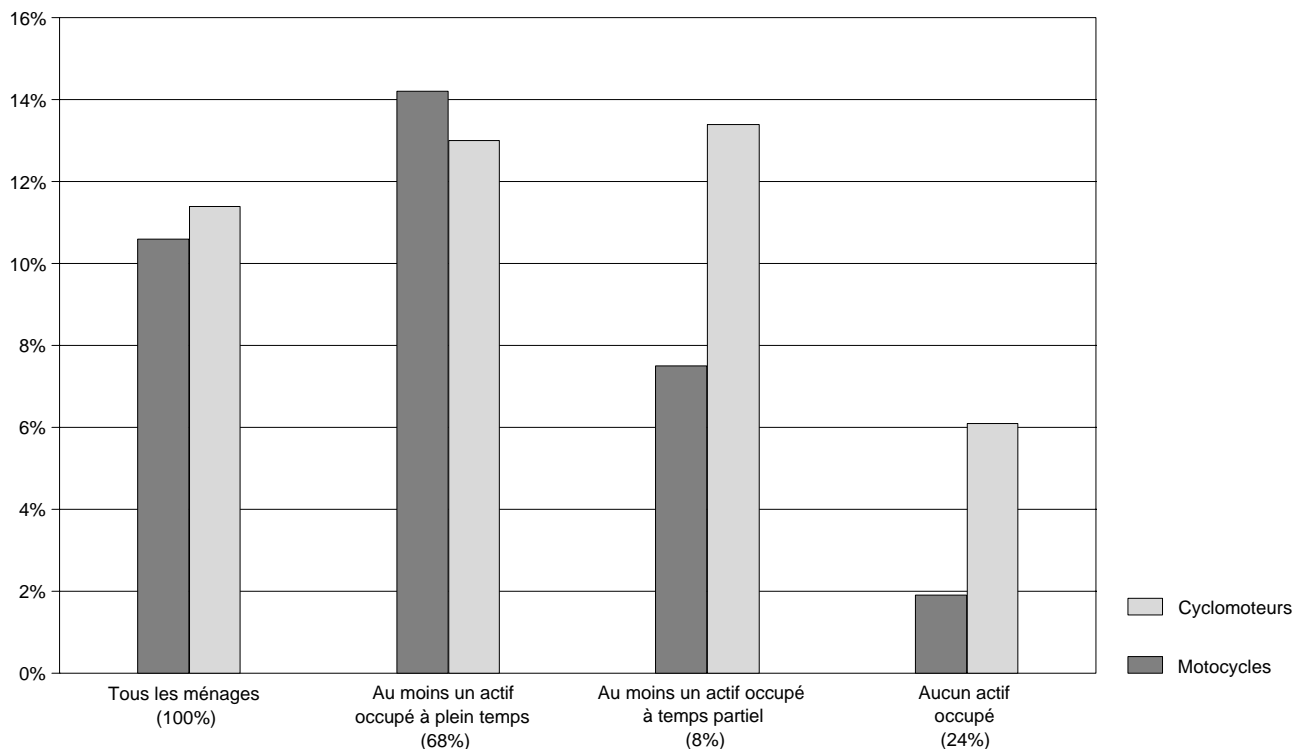
Ménages avec deux roues motorisés selon la grande région

Ménages avec...	Motocycles	Cyclomoteurs
Toute la Suisse	11%	11%
Nord-Est de la Suisse	11%	10%
Nord-Ouest de la Suisse	9%	13%
Suisse centrale	12%	13%
Suisse romande	11%	10%
Suisse méridionale	13%	11%

Base motocycles = 16'538 ménages
Base cyclomoteurs = 16'540 ménages

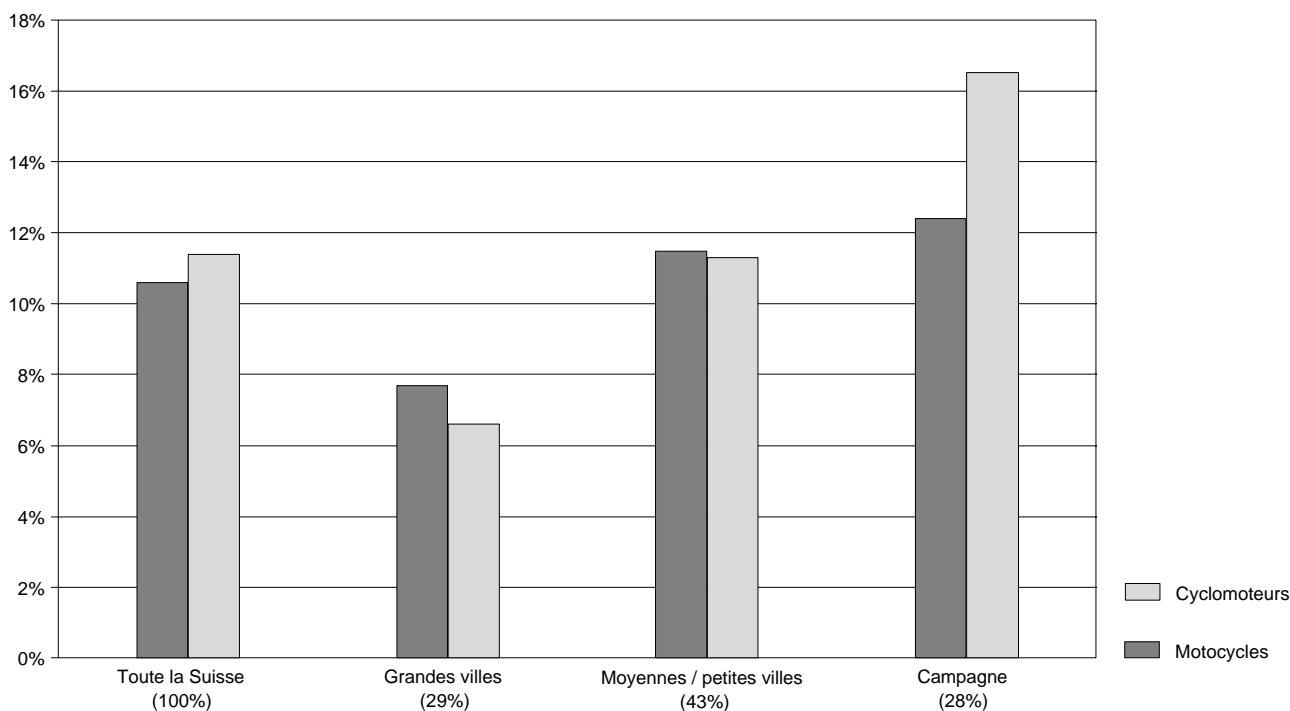
Ménages en possession de motos et de cyclomoteurs selon le statut d'activité

Base motos = 16 532 ménages Base cyclomoteurs = 16 535 ménages



Ménages en possession de motos et de cyclomoteurs selon le domicile (ville/campagne)

Base motos = 16 538 ménages Base cyclomoteurs = 16 540 ménages



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Kilométrage annuel moyen des motocycles

Le kilométrage moyen d'un motocycle s'élève à 3300 kilomètres, ce qui représente à peu près le quart de celui d'une voiture de tourisme. Il n'apparaît pas judicieux de faire une distinction entre le motocycle le plus utilisé dans un ménage et d'autres motocycles de ce même ménage, car les deuxièmes et troisièmes motocycles sont très rares.

Ici également, seuls les motocycles possédés par le ménage pendant toute l'année 1993 ont été pris en considération. Toutes les données relatives au kilométrage annuel moyen des motocycles sont basées sur un échantillon relativement restreint (1442 motocycles); elles doivent donc être interprétées avec une certaine prudence.

Kilométrage annuel moyen des motocycles en 1993 selon la taille du ménage

Kilométrage annuel moyen des motocycles en 1993	Nombre de motocycles en %	Kilométrage annuel moyen en km
Tous les ménages	100%	3320
Ménages d'une personne	22%	3748
Ménages de deux personnes	29%	3391
Ménages de trois personnes	18%	3590
Ménages de quatre personnes	23%	2888
Ménages de cinq personnes et plus	9%	2615

Les membres d'un ménage de petite taille parcourent à moto un peu plus de kilomètres que les personnes vivant dans un grand ménage.

Contrairement à ce qui se passe pour la voiture, les motocyclistes citadins roulent à peu près autant que leurs homologues de la campagne.

Comme pour la voiture, le kilométrage moyen diminue avec l'âge du motocycle. Un motocycle mis en circulation depuis deux ans seulement parcourt environ 4000 kilomètres par année. Ce kilométrage est de 2600 pour les véhicules âgés de 10 à 20 ans, et de 1000 pour ceux dont la mise en circulation est encore plus ancienne.

Kilométrage annuel moyen des motocycles en 1993 selon le domicile (ville / campagne)

Kilométrage annuel moyen des motocycles en 1993	Nombre de motocycles en %	Kilométrage annuel moyen en km
Tous les ménages	100%	3320
Grandes villes	19%	3264
Moyennes / petites villes	48%	3421
Campagne	32%	3203

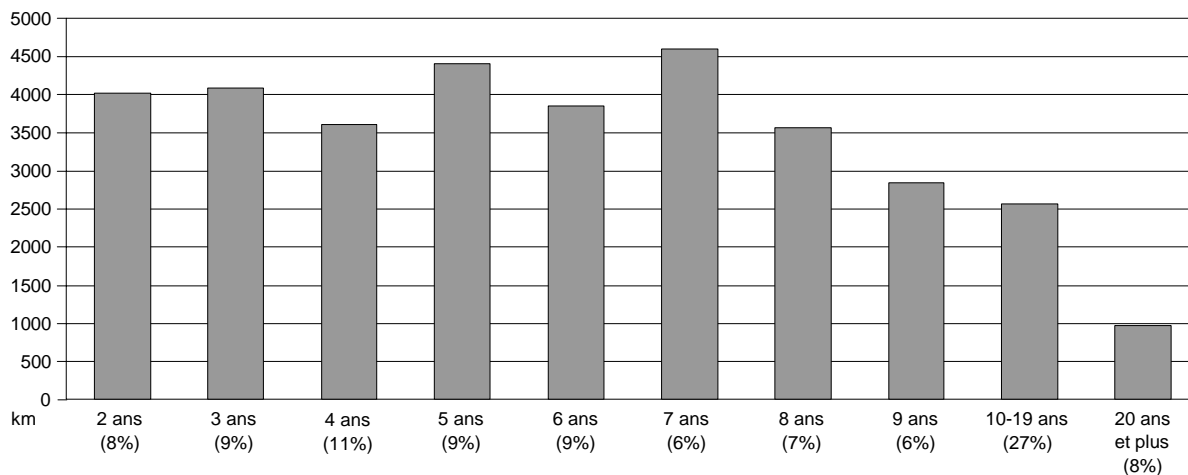
Base = 1442 motocycles mis en circulation en 1992 ou avant

A cet égard, la relation entre la cylindrée et le kilométrage est encore plus marquée: si les petites cylindrées (jusqu'à 500 cm³) roulent en moyenne moins de 3000 kilomètres par année, les grosses cylindrées (500 cm³ et plus), elles, atteignent un kilométrage annuel moyen largement supérieur à 4000.

15% des kilomètres parcourus à moto l'ont été à l'étranger, ce qui est légèrement supérieur au pourcentage correspondant obtenu par les voitures de tourisme (11%).

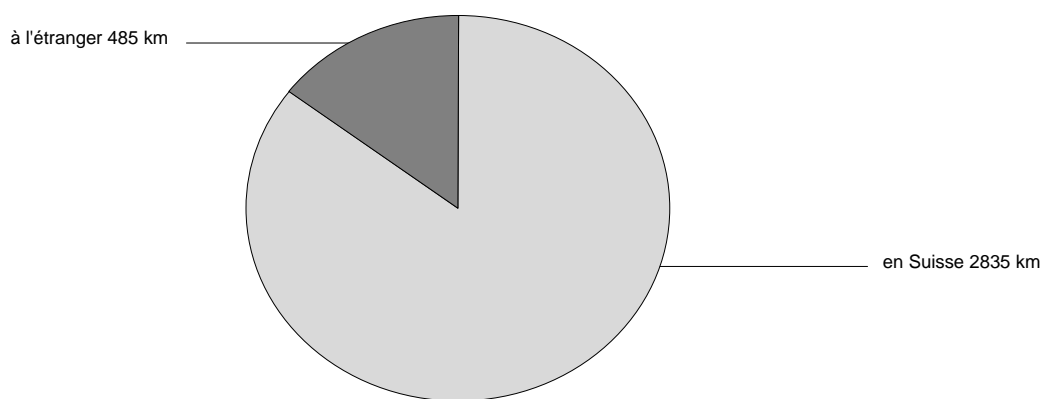
Kilométrage annuel moyen des motos selon l'âge du véhicule

Base = 1442 motos



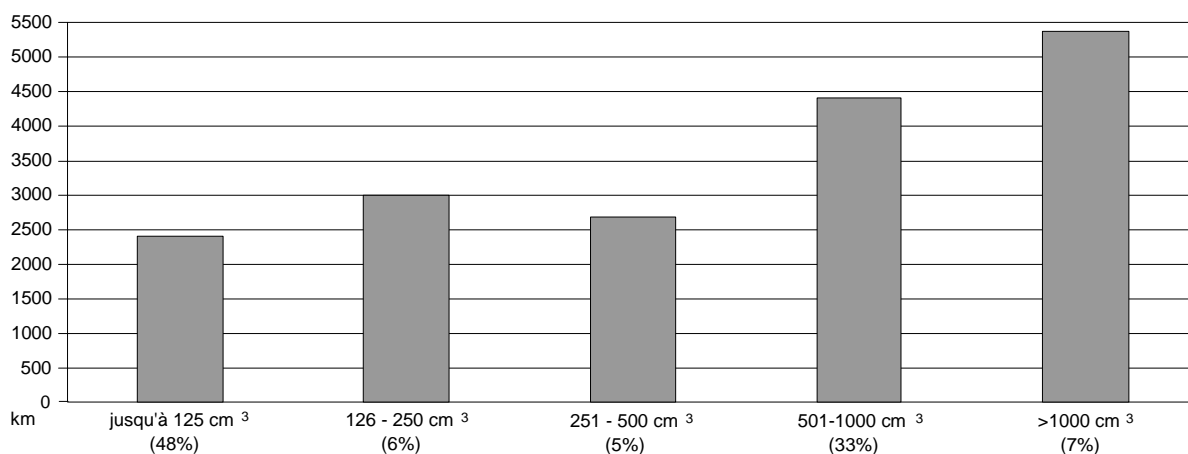
Milométrage annuel moyen des motos en 1993, en Suisse et à l'étranger

Base = 1442 motos



Kilométrage annuel moyen des motos en 1993, selon la classe de cylindrée

Base = 1430 motos



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Permis de conduire pour motocycles

30% des adultes (personnes de 18 ans et plus) sont titulaires d'un permis de conduire pour motocycles. La plupart d'entre eux (98%) ont également un permis de conduire pour voitures. 46% des hommes, mais seulement 16% des femmes possèdent un permis pour motocycles.

Titulaire d'un permis de conduire pour motocycles selon le sexe, l'âge et le statut d'activité

	Toutes les personnes	Hommes			Femmes		
		18-25 ans	26-65 ans	plus de 65 ans	18-25 ans	26-65 ans	plus de 65 ans
Actifs occupés à plein temps	43%	34%	54%	30%	10%	21%	12%
Actifs occupés à temps partiel	25%	16%	48%	34%	5%	26%	5%
Non-actifs	17%	21%	42%	28%	7%	17%	5%
Total des personnes avec permis	30%	27%	53%	28%	8%	21%	5%

Base = 31'296 personnes âgées de 18 ans ou plus

Dans toutes les catégories d'âges, les motocyclistes sont en général des hommes. Chez les plus jeunes (18 à 25 ans), la situation n'est pas différente: 27% des hommes ont passé le permis moto contre 8% des femmes. En ce qui concerne les permis de conduire pour voitures, rappelons que les jeunes femmes présentaient à peu près le même pourcentage que leurs homologues masculins.

Les 31-40 ans forment la catégorie d'âges où l'on trouve le plus grand nombre de permis de conduire pour motocycles.

Dans les cinq grandes régions, 3 adultes sur dix sont titulaires d'un permis de conduire pour ce type de véhicule.

Un quart seulement de la population adulte des grandes villes possède un tel permis.

Détenteurs d'un permis de conduire pour motocycles selon la grande région

Toute la Suisse	30%
Nord-Est de la Suisse	30%
Nord-Ouest de la Suisse	31%
Suisse centrale	30%
Suisse romande	29%
Suisse méridionale	32%

Base = 31'337 personnes âgées de 18 ans ou plus

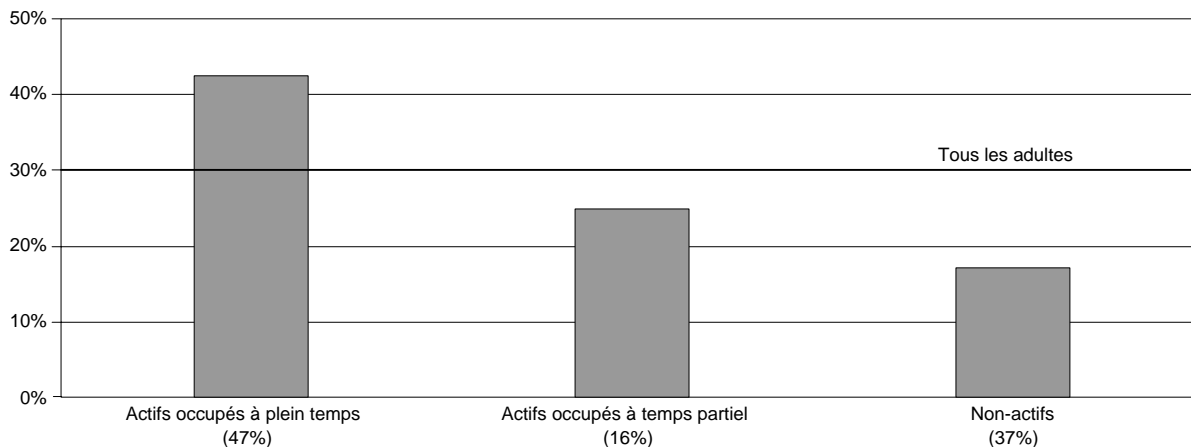
Détenteurs d'un permis de conduire pour motocycles selon le domicile (ville / campagne)

Toute la Suisse	30%
Grandes villes	25%
Moyennes / petites villes	32%
Campagne	33%

Base = 31'337 personnes âgées de 18 ans ou plus

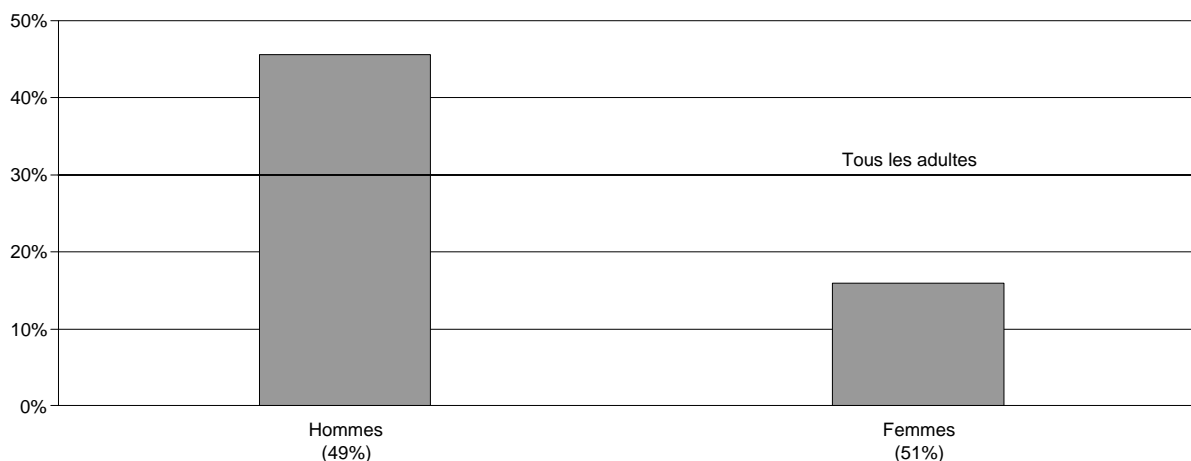
Titulaires d'un permis de conduire pour motocycles selon le statut d'activité

Base = 31 296 personnes âgées de 18 ans ou plus



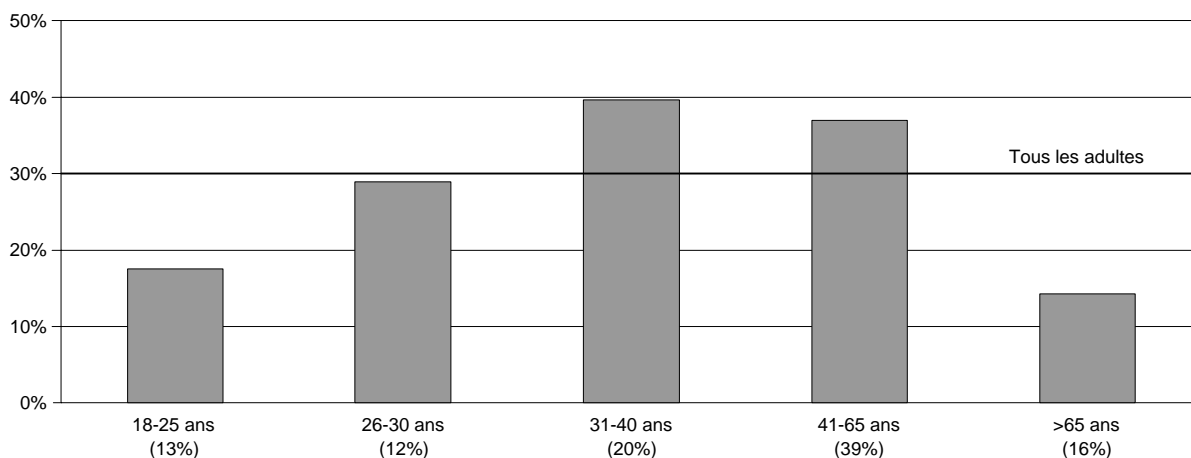
Titulaires d'un permis de conduire pour motocycles

Base = 31 337 personnes âgées de 18 ans ou plus



Titulaires d'un permis de conduire pour motocycles selon l'âge

Base = 31 337 personnes âgées de 18 ans ou plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Personnes disposant de motocycles et de cyclomoteurs

Si 30% des adultes sont titulaires d'un permis de conduire pour motocycles, un quart d'entre eux peuvent disposer d'un motocycle en permanence ou occasionnellement. Les hommes jeunes sont les personnes qui disposent le plus fréquemment d'un motocycle.

25% des 14 à 18 ans disposent d'un cyclomoteur en permanence, et 6% après entente avec une autre personne.

Les actifs occupés à plein temps disposent plus souvent d'une voiture ou d'un motocycle que les personnes travaillant à temps partiel et celles qui ne sont pas dans la vie active.

Possibilité de disposer d'un motocycle selon le statut d'activité

Possibilité	Tous les titulaires d'un permis (100)%	Actifs occupés à plein temps (66%)	Actifs occupés à temps partiel (13%)	Non-actifs occupés (21%)
toujours	20%	24%	12%	11%
après entente	5%	6%	6%	4%
jamais	75%	71%	82%	85%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 4609 personnes de référence titulaires d'un permis de conduire pour motocycles

Les travailleurs et les employés de même que les cadres moyens et inférieurs disposent plus fréquemment d'un motocycle que les indépendants ou les cadres supérieurs.

Pourcentage des actifs occupés titulaires d'un permis de conduire pour motocycles disposent en permanence d'un motocycle

Tous les actifs occupés titulaires d'un permis de conduire pour motocycles	22%
indépendants	19%
cadres supérieurs	12%
cadres moyens	24%
employés	24%

Base = 3665 personnes de référence titulaires d'un permis de conduire pour motocycles

8% seulement de la population (11% des hommes et 5% des femmes) disposent d'un cyclomoteur en tout temps.

Les jeunes de moins de 18 ans forment le groupe de population le plus souvent à même de disposer d'un cyclomoteur en permanence. La proportion des personnes à être dans ce cas diminue rapidement avec l'âge: elle est de 13% chez les 18 à 25 ans, et de 5% chez les 26 à 30 ans. Dans toutes les catégories d'âges, les conducteurs de cyclomoteurs sont surtout des hommes.

Le vélomoteur est plus prisé à la campagne que dans les zones urbaines.

Pourcentage des jeunes de moins de 18 ans disposant en permanence d'un cyclomoteur

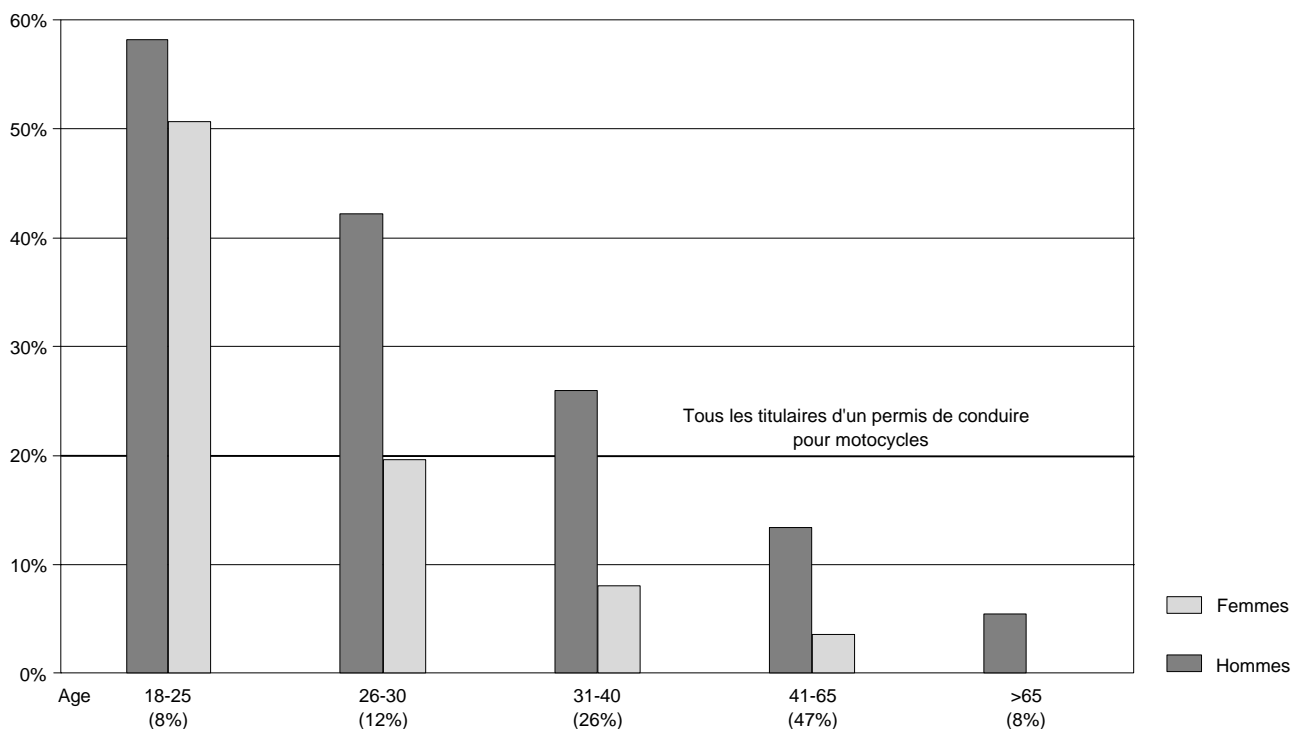
Tous les jeunes de moins de 18 ans	25%
Jeunes vivant dans les grandes villes	13%
Jeunes vivant dans les moyennes et petites villes	24%
Jeunes vivant à la campagne	32%

Base = 751 personnes de référence âgées de 14 à 17 ans

Un jeune vivant à la campagne sur trois dispose d'un cyclomoteur; cette proportion est de un sur neuf dans les grandes villes.

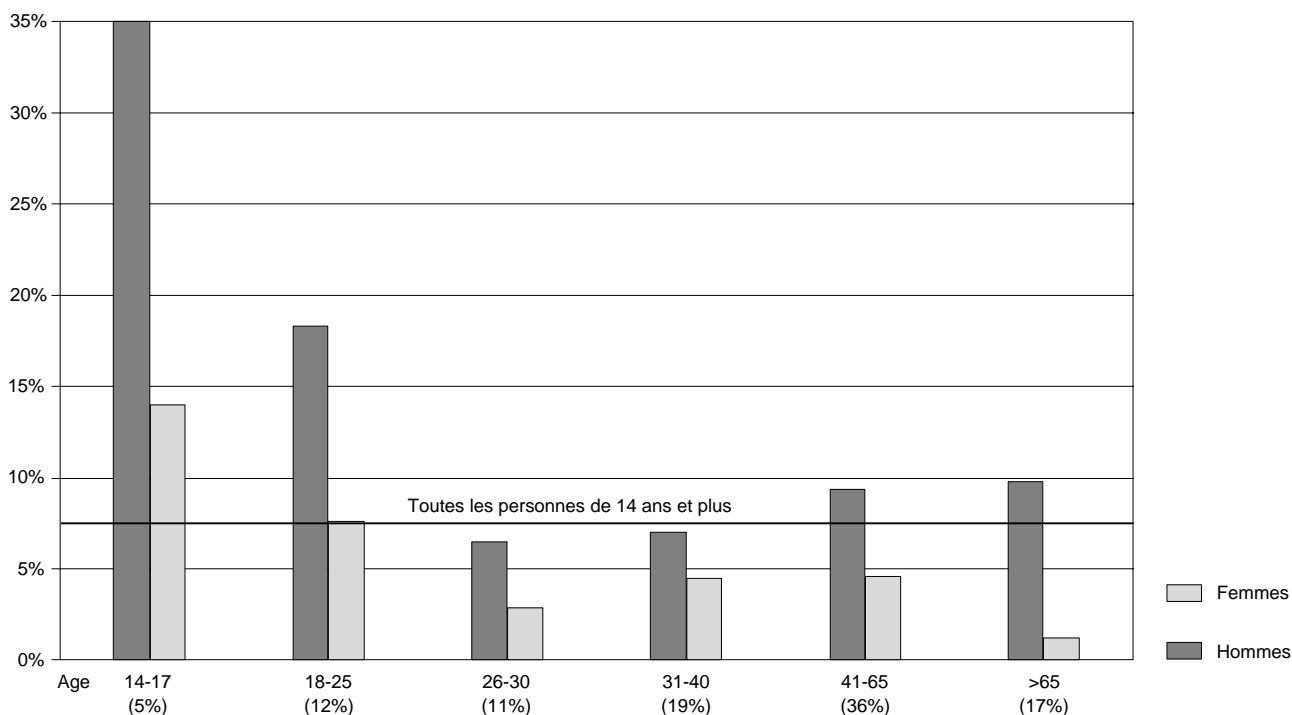
Part des titulaires d'un permis de conduire pour motos disposant en permanence d'un motocycle

Base = 4612 titulaires d'un permis de conduire pour motocycle



Part des personnes âgées de 14 ans et plus disposant en permanence d'un cyclomoteur

Base = 16 436 personnes de 14 ans et plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Ménages en possession de bicyclettes

Plus de deux tiers des ménages (69%) possèdent au moins une bicyclette. Si les ménages disposant de trois voitures ou de trois motocycles, voire davantage, sont très rares, il n'en va pas de même de ceux qui ont plusieurs bicyclettes.

Le vélo est moins populaire en Suisse romande que dans le reste de la Suisse.

Nombre de bicyclettes par ménage selon la taille de ce dernier

Nombre de bicyclettes	Tous les ménages (100%)	Ménages d'une personne (32%)	Ménages de deux personnes (32%)	Ménages de trois personnes (15%)	Ménages de quatre personnes (15%)	Ménages de cinq personnes et plus (6%)
aucun	31%	52%	35%	16%	7%	5%
1	24%	40%	20%	19%	9%	6%
2	21%	6%	34%	27%	21%	11%
3 et plus	24%	2%	11%	37%	64%	78%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 16'505 ménages

Quatre personnes vivant seules sur dix possèdent un vélo et 8% de ces personnes en possèdent plusieurs. Les ménages de cinq personnes ou plus disposent presque tous d'au moins un vélo, et 89% d'entre eux en ont même plusieurs.

Si l'on considère les ménages détenteurs de vélos dans les cinq grandes régions, on s'aperçoit que ceux qui entrent dans cette catégorie sont beaucoup moins nombreux en Suisse romande que dans les autres grandes régions.

Pourcentage des ménages avec bicyclettes selon la grande région

Toute la Suisse	69%
Nord-Est de la Suisse	72%
Nord-Ouest de la Suisse	74%
Suisse centrale	75%
Suisse romande	55%
Suisse méridionale	66%

Base = 16'505 ménages

On trouve davantage de vélos dans les ménages propriétaires de leur logement que dans ceux qui sont locataires.

Nombre de bicyclettes par ménage selon le statut d'occupation (propriétaire ou locataire)

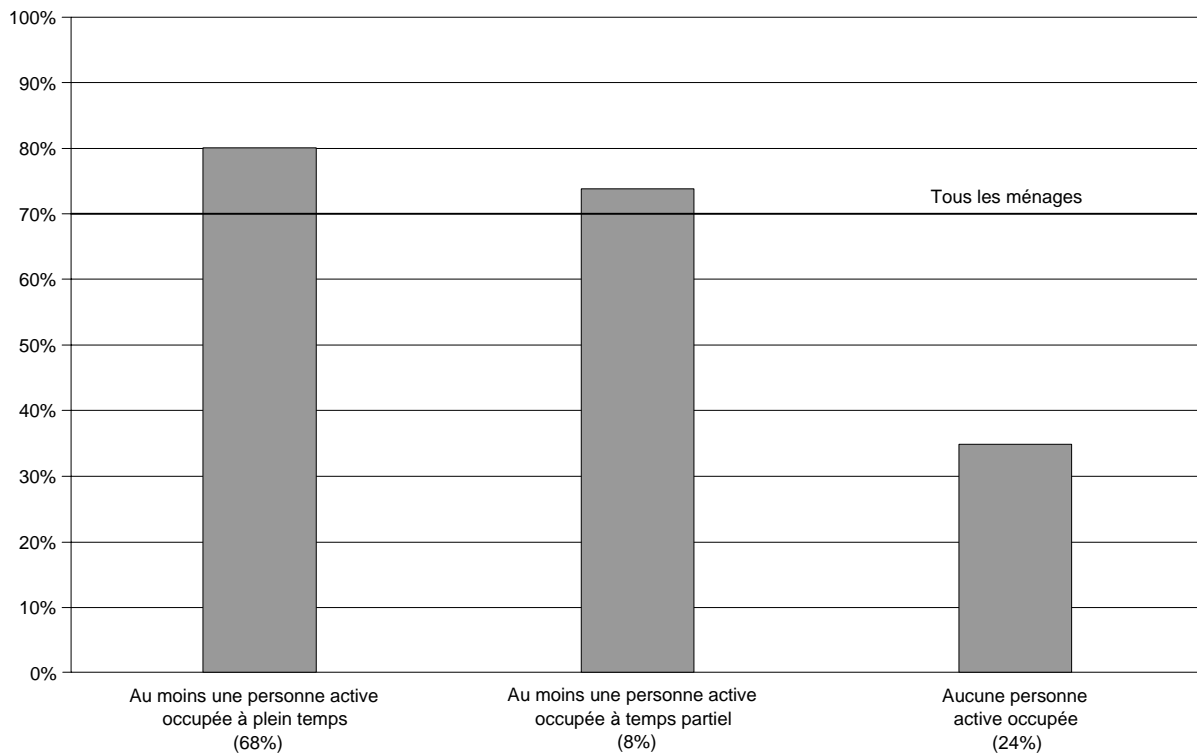
	aucune bicyclette	une bicyclette	plusieurs bicyclettes
Tous les ménages	31%	24%	45%
Propriétaires	25%	18%	57%
Locataires	35%	27%	38%

Base = 16'491 ménages

Les ménages ne comprenant aucun actif, en règle générale composés de personnes âgées, disposent en moyenne de moins de vélos que les ménages dont au moins un membre travaille à plein temps ou à temps partiel.

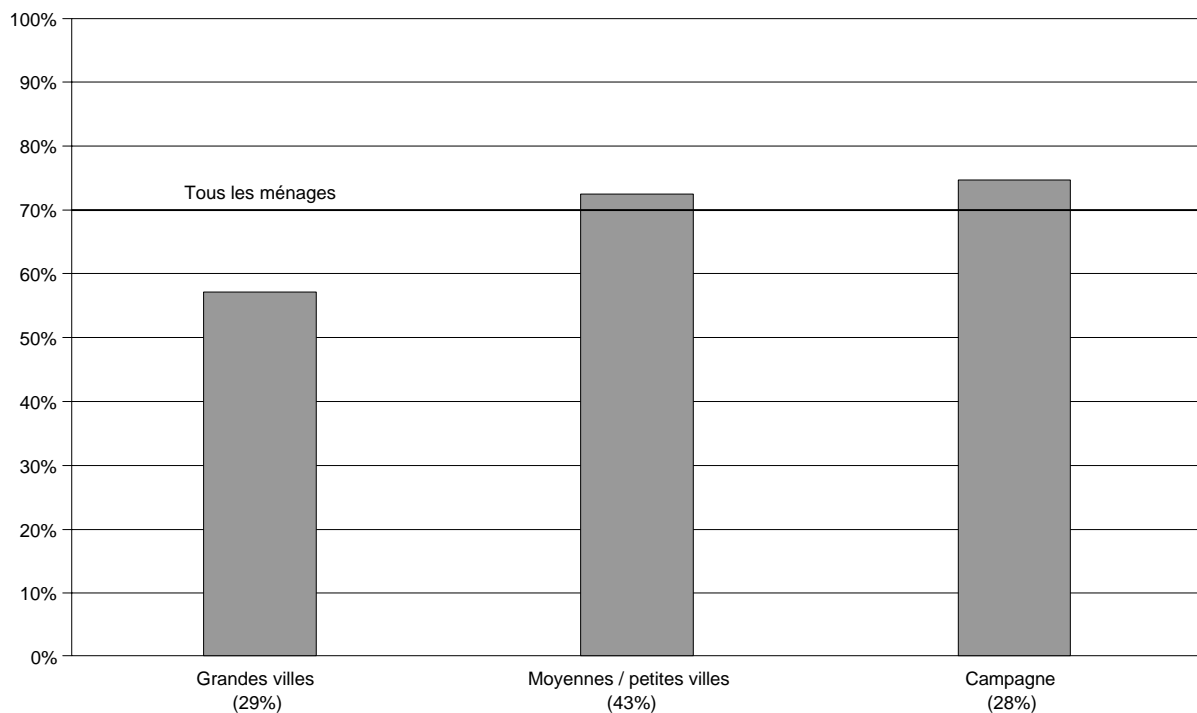
Ménages en possession de bicyclettes selon le statut d'activité des membres du ménage

Base = 16 500 ménages



Ménages en possession de bicyclettes selon le domicile du ménage (ville/campagne)

Base = 16 505 ménages



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Personnes disposant de bicyclettes

68% de la population disposent en permanence d'une bicyclette, 3% ne peuvent le faire qu'après entente avec une autre personne. La possibilité de disposer d'un vélo diminue de manière marquante à partir de l'âge de la retraite. Il n'en demeure pas moins que les personnes de plus de 65 ans sont encore 27% à être des adeptes de la petite reine.

Possibilité de disposer d'une bicyclette selon la catégorie d'âges

Possibilité	Toutes les personnes (100%)	jusqu'à 9 ans (5%)	10 à 17 ans (10%)	18 à 25 ans (11%)	26 à 30 ans (10%)	31 à 40 ans (17%)	41 à 65 ans (33%)	plus de 65 ans (15%)
toujours	68%	85%	93%	78%	76%	76%	66%	27%
après entente	3%	6%	2%	6%	4%	3%	3%	2%
jamais	29%	9%	6%	16%	20%	20%	31%	71%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 18'016 personnes de référence

Le vélo est le moyen de transport de prédilection des enfants et des jeunes: 85% des enfants de moins de 10 ans et 93% des 10 à 17 ans peuvent utiliser un vélo en tout temps.

Les hommes sont plus nombreux que les femmes à disposer en permanence d'une bicyclette.

Possibilité de disposer d'une bicyclette selon le sexe

Possibilité	Hommes (49%)	Femmes (51%)
toujours	72%	64%
après entente	4%	3%
jamais	24%	34%
Total	100%	100%

Base = 18'016 personnes de référence

Les Suisses disposent plus souvent d'un vélo que les étrangers. En ce qui concerne les autres moyens de transport, les différences entre Suisses et étrangers en matière d'utilisation sont inexistantes ou infimes.

Possibilité de disposer d'une bicyclette selon la nationalité

Possibilité	Suisses (82%)	Etrangers (18%)
toujours	70%	56%
après entente	3%	4%
jamais	27%	40%
Total	100%	100%

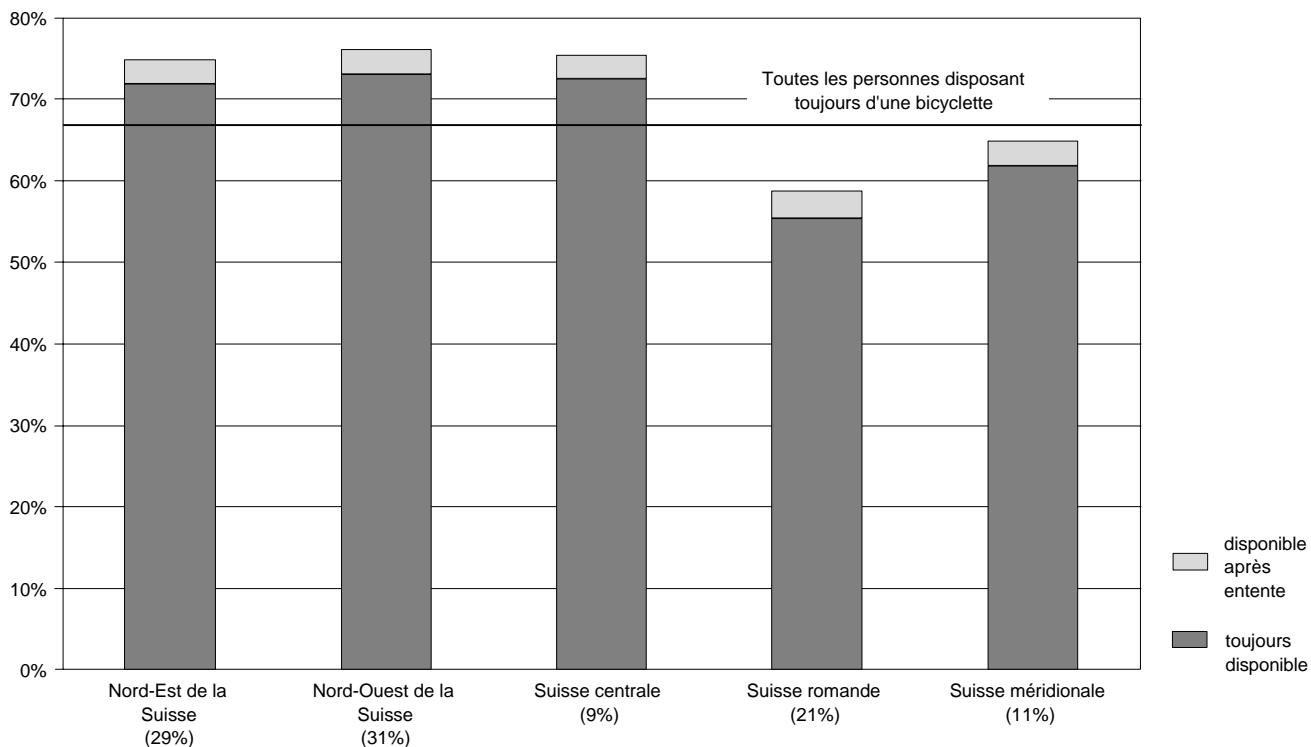
Base = 18'011 personnes de référence

A l'intérieur du pays, la possibilité de disposer d'un vélo n'est pas partout la même: dans le Nord de la Suisse et en Suisse centrale, environ trois quarts de la population disposent d'un vélo en permanence ou après entente avec une autre personne; cette proportion est de deux tiers en Suisse méridionale et de 59% seulement en Suisse romande.

Une bonne moitié seulement de la population des grandes villes peut utiliser un vélo sans autre, alors que les personnes vivant dans les autres régions du pays sont plus de 70% à être dans ce cas.

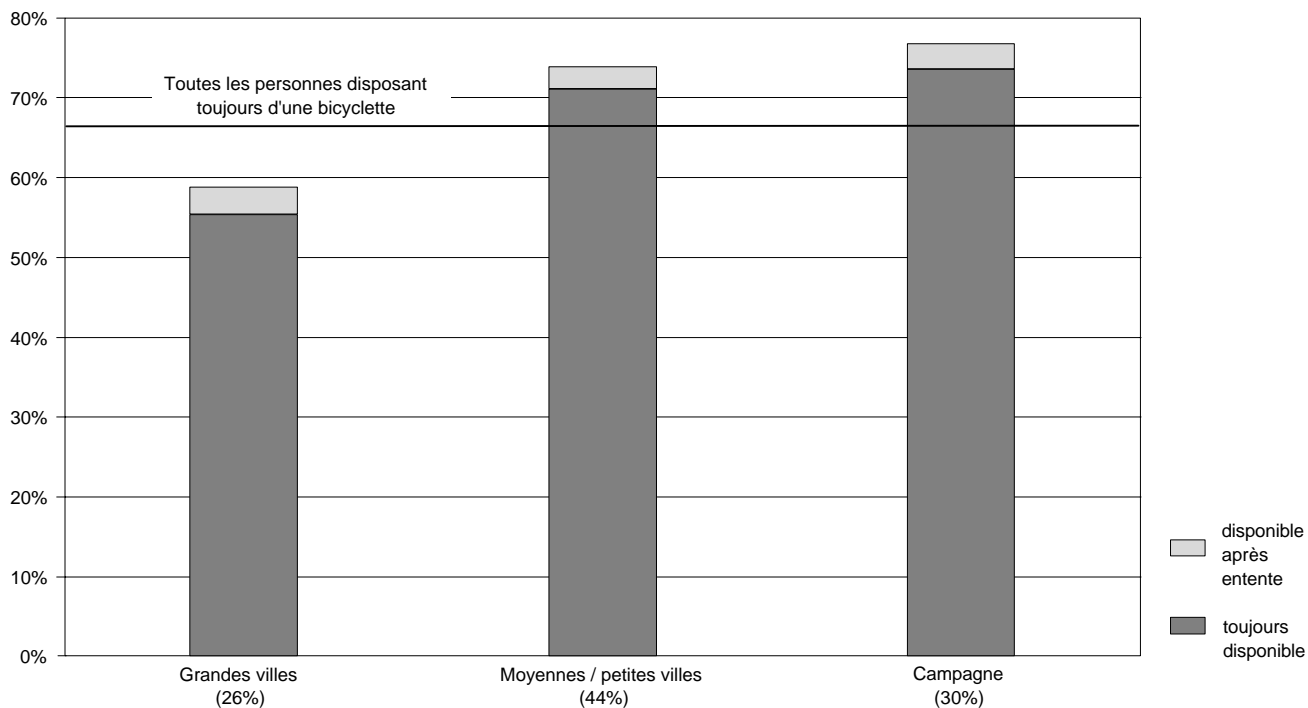
Personnes disposant d'une bicyclette selon la grande région

Base = 18 016 personnes



Personnes disposant d'une bicyclette selon le domicile (ville/campagne)

Base = 18 016 personnes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Abonnements demi-tarif

38% des personnes âgées de 16 ans et plus possèdent un abonnement demi-tarif. Le pourcentage des détenteurs d'abonnements de ce type est le plus élevé dans le Nord-Ouest et le Nord-Est de la Suisse (44%), et le plus faible en Suisse romande (27%). Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à avoir un abonnement demi-tarif et ce dernier a beaucoup plus d'adeptes chez les Suisses que chez les étrangers. Mais la palme dans ce domaine revient aux retraités: la moitié d'entre eux utilisent les transports publics en payant moitié prix.

Abonnements demi-tarif selon la grande région

	Toute la Suisse (100%)	Nord-Est de la Suisse (29%)	Nord-Ouest de la Suisse (31%)	Suisse centrale (9%)	Suisse romande (21%)	Suisse méridionale (11%)
demi-tarif	38%	44%	44%	36%	27%	29%
sans	62%	56%	56%	65%	73%	71%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Base = 16'048 personnes âgées de 16 ans ou plus

Les graphiques montrent que les abonnements demi-tarif sont plus répandus en ville qu'à la campagne et que les personnes âgées voyagent plus souvent à moitié prix que les plus jeunes.

Les femmes possèdent plus souvent un abonnement demi-tarif que les hommes.

Abonnements demi-tarif selon le sexe

	Hommes (48%)	Femmes (52%)
Abonnement demi-tarif	35%	41%
Sans abonnement demi-tarif	65%	59%
Total	100%	100%

Base = 16'048 personnes âgées de 16 ans ou plus

Un quart seulement de la population étrangère résidant en Suisse dispose d'un abonnement de ce type.

Abonnements demi-tarif selon la nationalité

	Suisses (83%)	Etranger (17%)
Abonnement demi-tarif	41%	23%
Sans abonnement demi-tarif	59%	77%
Total	100%	100%

Base = 16'043 personnes âgées de 16 ans ou plus

Comme l'on pouvait s'y attendre, il y a un lien manifeste entre le fait de posséder un abonnement demi-prix et celui de disposer d'une voiture: la proportion des détenteurs d'un abonnement demi-prix est plus forte parmi les ménages sans voiture que parmi les ménages automobilistes.

Abonnements demi-tarif selon que le ménage possède ou non une voiture

	Ménages avec voiture (73%)	Ménages sans voiture (27%)
Abonnement demi-tarif	35%	46%
Sans abonn. demi-tarif	65%	54%
Total	100%	100%

Base = 16'048 personnes âgées de 16 ans ou plus

Le tableau ci-dessous ne porte que sur les titulaires d'un permis de conduire. Ici aussi, il existe un lien entre le fait de disposer d'une voiture et celui de détenir un abonnement demi-prix.

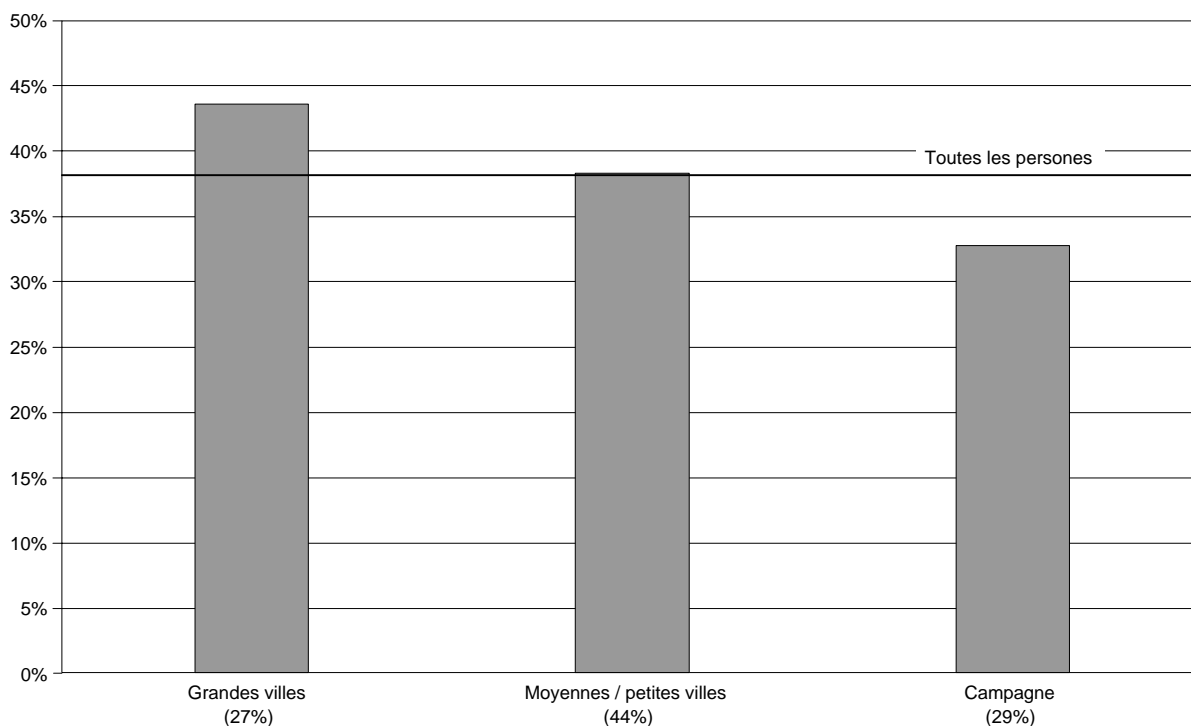
Abonnements demi-tarif selon la possibilité de disposer d'une voitures

	toujours disponible (75%)	après entente (19%)	jamais disponible (6%)
Abonn. demi-tarif	31%	45%	52%
Sans abonn. demi-tarif	69%	55%	48%
Total	100%	100%	100%

Base = 11'695 personnes titulaires d'un permis de conduire pour voitures

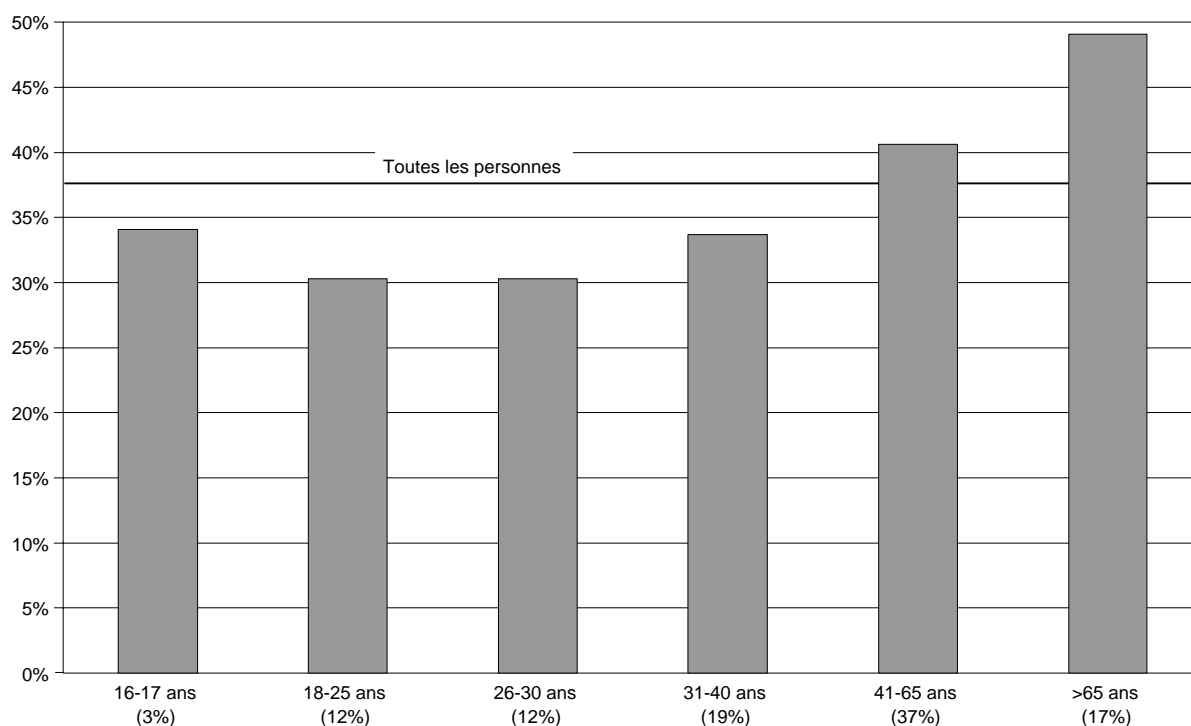
Abonnements demi-tarif selon le domicile du détenteur (ville/campagne)

Base = 16 048 personnes de 16 ans ou plus



Abonnements demi-tarif selon l'âge du détenteur

Base = 16 048 personnes de 16 ans ou plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Autres abonnements

18% de la population âgée de 6 ans et plus disposent soit d'un abonnement général des CFF soit d'un abonnement mensuel ou annuel. Ce pourcentage est un peu plus faible en Suisse méridionale. Une personne sur trois détient un abonnement dans les grandes villes et cette proportion atteint un cinquième dans les communes rurales.

Abonnements selon la grande région

	Toute la Suisse (100%)	Nord-Est de la Suisse (29%)	Nor-Ouest de la Suisse (31%)	Suisse centrale (9%)	Suisse romande (21%)	Suisse méridionale (11%)
AG	4%	4%	4%	4%	2%	2%
Abon. annuel	7%	9%	8%	6%	5%	2%
Abon. mensuel	7%	8%	8%	5%	10%	2%

Base = 18'020 personnes âgées de 6 ans au moins

Parmi les 18 à 25 ans, une personne sur trois possède un abonnement. Cette proportion baisse parmi les personnes plus âgées, mais elle remonte ensuite parmi les retraités.

Le pourcentage des femmes détenant un abonnement annuel ou mensuel est un peu plus élevé que celui des hommes. Il n'y a par contre presque aucune différence entre femmes et hommes pour ce qui touche la proportion des personnes possédant un abonnement général (AG).

Abonnements selon le sexe

	Hommes (48%)	Femmes (51%)
AG	4%	3%
Abonnement annuel	6%	8%
Abonnement mensuel	6%	9%

Base = 18'020 personnes âgées de 6 ans au moins

On observe que les étrangers sont proportionnellement aussi nombreux que les Suisses à disposer d'un des abonnements susmentionnés, ce qui n'est pas le cas pour les abonnements demi-tarif.

Si l'on considère les personnes disposant d'une voiture et celles qui ne sont pas dans ce cas, on s'aperçoit que ces dernières possèdent plus souvent un abonnement de transports publics; nous avons vu qu'il en allait de même pour les abonnements demi-prix.

Abonnements selon que le ménage possède ou non une voiture

	Ménages avec auto (64%)	Ménages sans auto (36%)
AG	4%	3%
Abonnement annuel	6%	10%
Abonnement mensuel	6%	11%

Base = 18'020 personnes âgées de 6 ans au moins

Parmi les titulaires d'un permis de conduire, la proportion des détenteurs d'un abonnement baisse à mesure qu'augmente la possibilité de disposer d'une voiture.

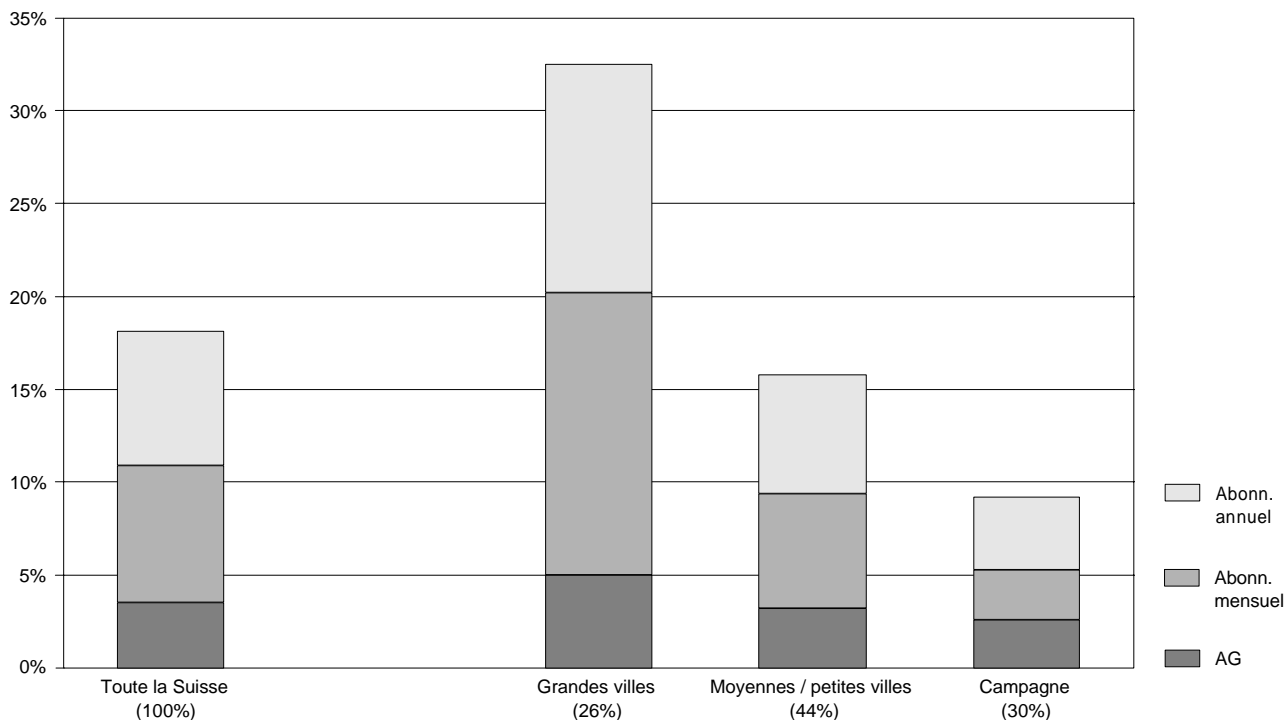
Abonnements selon la possibilité de disposer d'une voiture

	toujours disponible (75%)	après entente (19%)	jamais disponible (6%)
AG	2%	8%	8%
Abonn. annuel	4%	10%	14%
Abonn. mensuel	4%	11%	14%

Base = 11'695 titulaires d'un permis de conduire

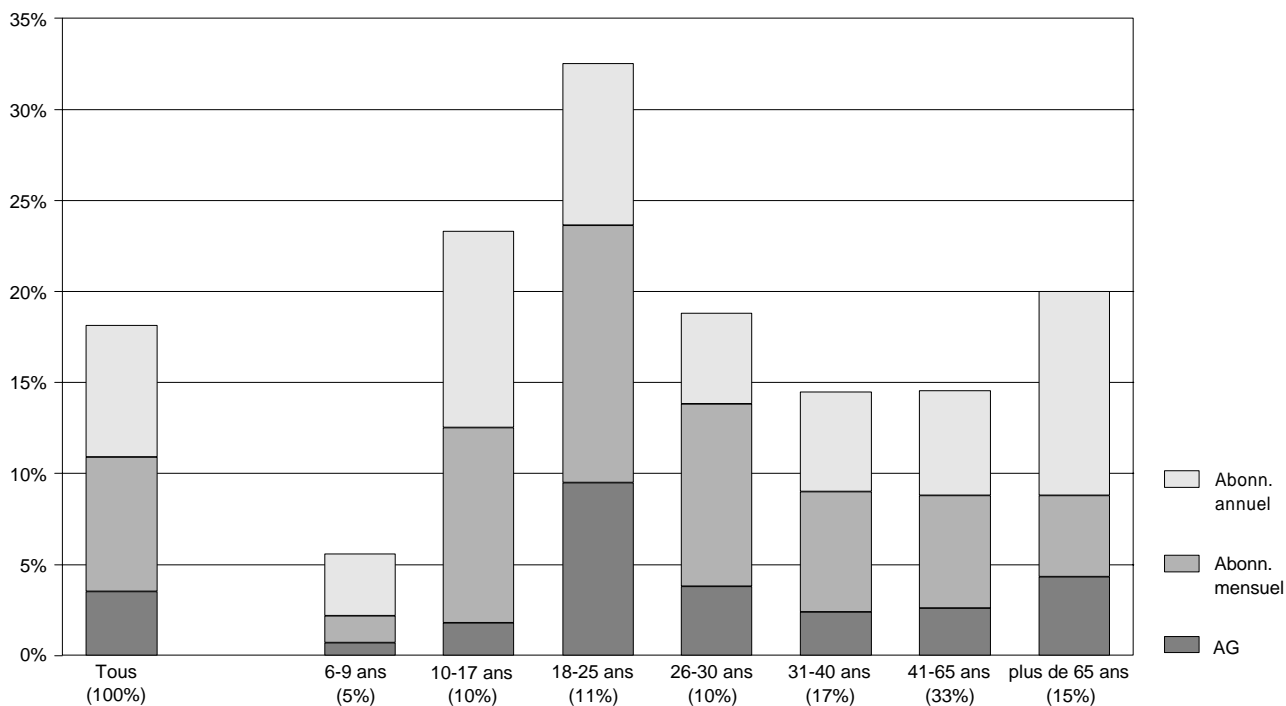
Abonnements de transports publics selon le domicile (ville/campagne) des détenteurs

Base = 18 020 personnes de 6 ans et plus



Abonnements de transports publics selon l'âge des détenteurs

Base = 18 020 personnes de 6 ans et plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Véhicules: évolution de 1984 à 1994

Le changement le plus remarquable survenu dans le parc des véhicules des ménages au cours des dix dernières années est l'augmentation du nombre de bicyclettes. On compte de plus en plus de ménages possédant un vélo et de plus en plus de vélos par ménage. Le nombre de voitures par ménage, encore en augmentation de 1984 à 1989, est resté à peu près stable de 1989 à 1994. Le nombre total des voitures a toutefois progressé en raison de l'augmentation du nombre total des ménages.

De 1984 à 1989, la proportion des ménages possédant au moins une voiture est passée de 68% à 75%.

Nombre de voitures par ménage (1984-1994)

	1984	1989	1994
aucune voiture	31,5%	25,3%	24,7%
1 voiture	51,6%	52,7%	53,2%
2 voitures	14,2%	18,2%	18,5%
3 et plus	2,7%	3,8%	3,6%

Le nombre de voitures par ménage a ensuite cessé d'augmenter jusqu'en 1994, mais l'augmentation du nombre de ménages s'est traduite par une augmentation du nombre total de voitures.

La proportion des ménages disposant d'une place de stationnement a augmenté au cours des cinq dernières années:

Nombres de places de stationnement par ménage (1984-1994)

	1989	1994
aucune place	38,5%	32,7%
1 place	33,9%	41,5%
2 places	17,4%	17,1%
3 places et plus	10,2%	8,7%

La proportion des personnes de plus de 18 ans possédant le permis de conduire a notablement augmenté au cours des dix dernières années. L'augmentation est un peu plus marquée pour les femmes que pour les hommes:

Permis de conduire pour voiture de tourisme (1984-1994)

	1984	1989	1994
Total	54,1%	66,6%	76,2%
Hommes	66,6%	77,5%	86,7%
Femmes	42,5%	55,9%	66,2%

La distance annuelle moyenne parcourue par les voitures de tourisme est en légère diminution depuis 1984.

Kilométrage annuel moyen des voitures de tourisme (1984-1994)

1984	1989	1994
13 990 km	13 788 km	12 956 km

La proportion des ménages possédant une moto a lentement progressé au cours des dix dernières années. Elle est passée de 6 à 9% entre 1984 et 1989, et a atteint 11% en 1994.

En revanche, la proportion des ménages possédant un cyclomoteur diminue depuis dix ans. De 19% en 1984, elle est passée à 17% en 1989 et à 11% en 1994.

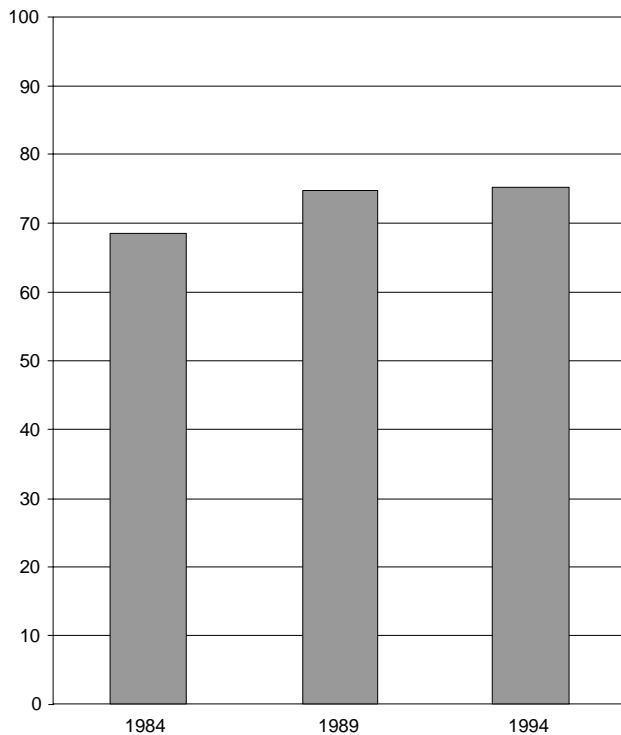
Enfin, le nombre de bicyclettes a connu une très forte progression au cours des dix dernières années.

Nombre de bicyclettes par ménage (1984-1994)

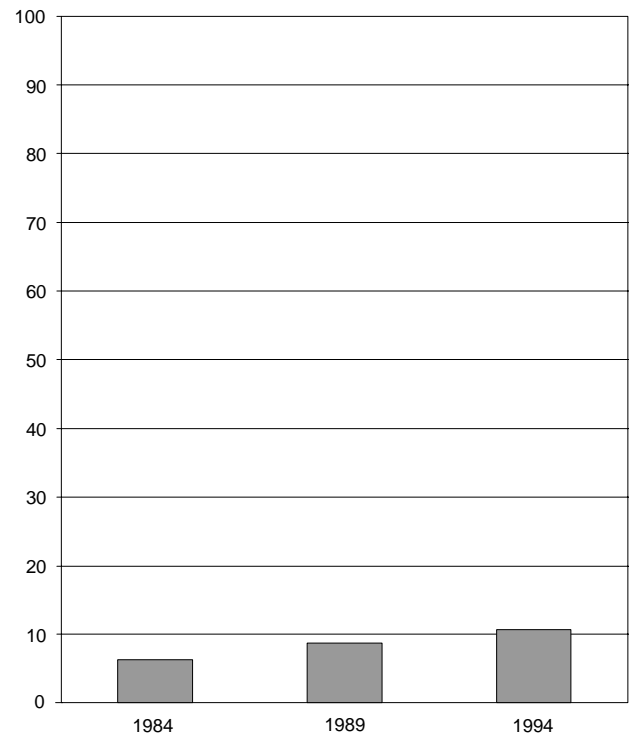
	1984	1989	1994
aucune bicyclette	48,0%	42,6%	31,4%
1 bicyclette	21,3%	19,6%	24,0%
2 bicyclettes	15,5%	17,4%	20,7%
3 et plus	15,2%	20,4%	24,0%

Ménages possédant des véhicules: évolution au cours des dix dernières années

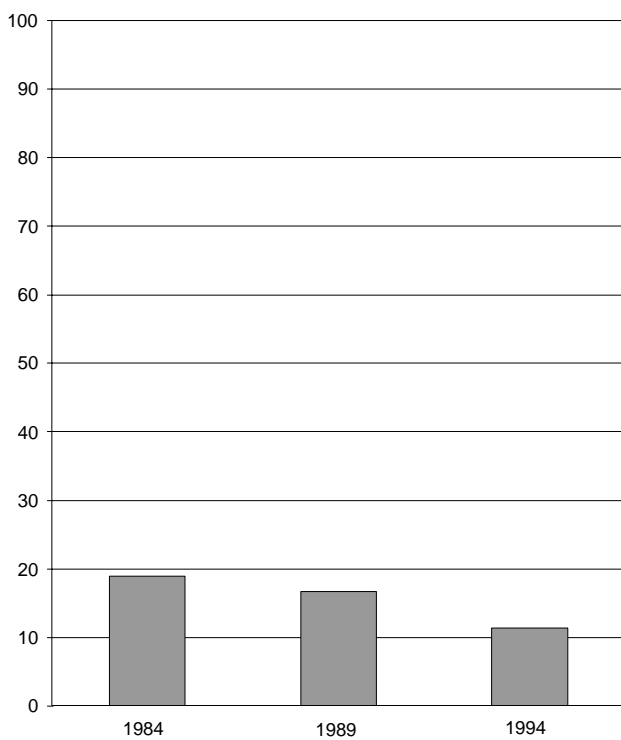
Part des ménages possédant une ou plusieurs voitures de tourisme



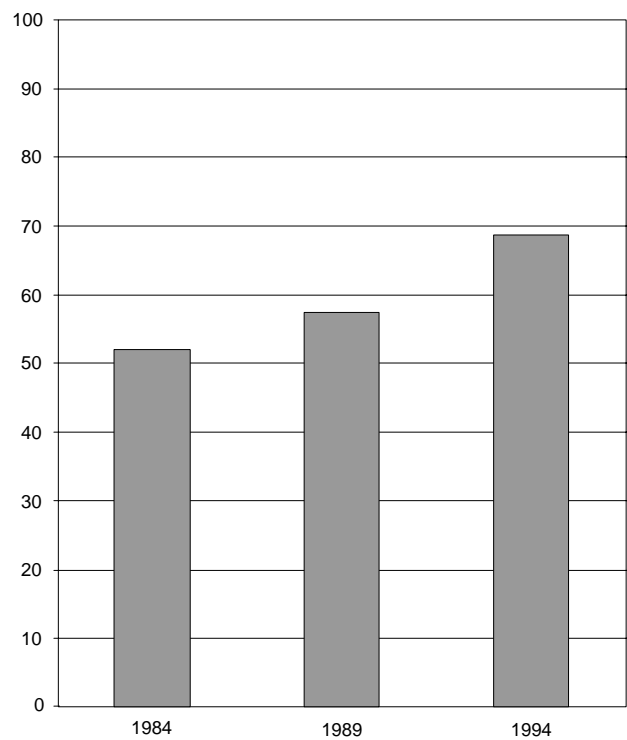
Part des ménages possédant un ou plusieurs motocycles



Part des ménages possédant un ou plusieurs cyclomoteurs



Part des ménages possédant une ou plusieurs bicyclettes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

4 Moyens de transports habituels

Conditions des déplacements pendulaires pour le travail

Les pages suivantes décrivent quels sont les moyens de transport utilisés habituellement en fonction du but du déplacement. Le choix du mode de transport pour se rendre au travail dépend de la longueur du déplacement, des possibilités de stationnement près du lieu de travail ainsi que du nombre de trajets pendulaires: la personne qui rentre à son domicile à midi en effectue quatre, alors que celle qui prend son repas de midi à l'extérieur n'en parcourt que deux.

Distance du domicile au lieu de travail selon le domicile (ville / campagne)

Distance	Toute la Suisse (100%)	Grandes villes (25%)	Villes moyennes/petites (46%)	Campagne (29%)
jusqu'à 1km	18%	19%	15%	22%
>1 à 5km	32%	44%	30%	25%
>5 à 10km	20%	17%	23%	18%
>10 à 20km	17%	10%	19%	21%
plus de 20km	13%	10%	13%	15%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 17'951 actifs occupés

18% des personnes allant travailler effectuent des trajets inférieurs à 1 km. Les déplacements pour le travail des personnes vivant à la campagne sont en moyenne un peu plus longs que ceux des citadins. La distance habituelle entre le domicile et le lieu de travail des actifs occupés vivant dans une grande ville se situe entre 1 et 5 kilomètres.

Distance du domicile au lieu de travail pour les titulaires d'un permis de conduire pour voitures et pour les non-titulaires

Distance domicile au lieu de travail	Tous les actifs occupés (100%)	avec permis de conduire (87%)	sans permis de conduire (13%)
< = 1km	18%	17%	26%
>1-5km	32%	31%	37%
>5-10km	20%	20%	16%
>10-20km	17%	18%	12%
>20km	13%	13%	8%
Total	100%	100%	100%

Base = 17'656 actifs occupés âgés de 18 ans ou plus

Près de deux tiers des actifs occupés qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire ont un trajet pendulaire de cinq kilomètres au plus. Leurs déplacements pendulaires pour le travail sont en moyenne plus courts que ceux des titulaires d'un permis de conduire.

La possibilité ou non de stationner près du lieu de travail détermine le choix du moyen de transport au même titre que la longueur du déplacement pour le travail. A peine la moitié des actifs occupés ont la possibilité de stationner leur voiture près de leur lieu de travail; dans la plupart des cas, le stationnement est gratuit. Les places gratuites sont toutefois plus rares en ville qu'à la campagne.

Un quart des actifs occupés, ayant un trajet pendulaire inférieur à un kilomètre, disposent malgré cela d'une place de stationnement près du lieu de travail.

Pourcentage des actifs occupés rentrant à midi selon le domicile (ville / campagne)

Rentrée à midi	Tous les actifs occupés (100%)	Grandes villes (25%)	Villes moyennes/petites (46%)	Campagne (29%)
oui	44%	37%	42%	54%
non	50%	56%	53%	41%
parfois	6%	6%	6%	5%
Total	100%	100%	100%	100%

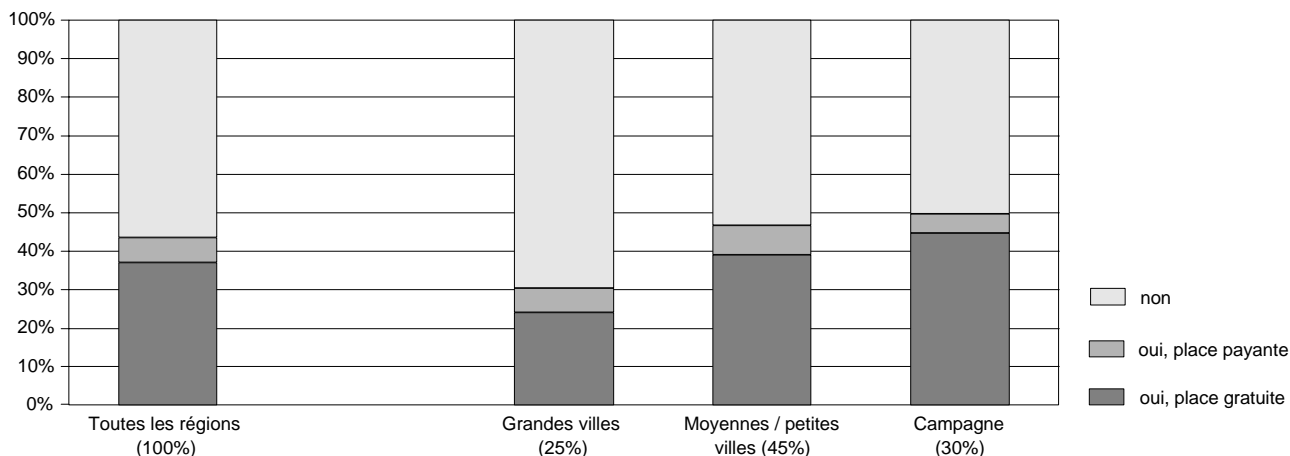
Basis = 19'873 actifs occupés

Le fait de rentrer à la maison ou de rester au lieu de travail à midi dépend dans une large mesure de l'éloignement du domicile au lieu de travail.

A la campagne, les actifs occupés rentrent plus volontiers chez eux à midi que ceux qui vivent en ville.

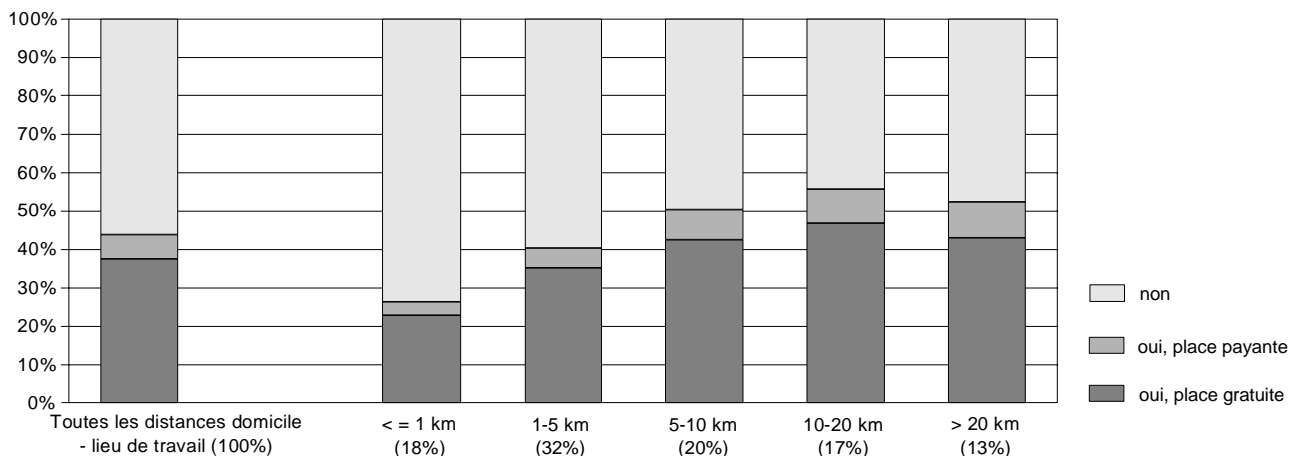
Actifs occupés disposant d'une place de stationnement sur le lieu de travail selon le domicile (ville/campagne)

Base = 19 193 actifs occupés de 18 ans ou plus



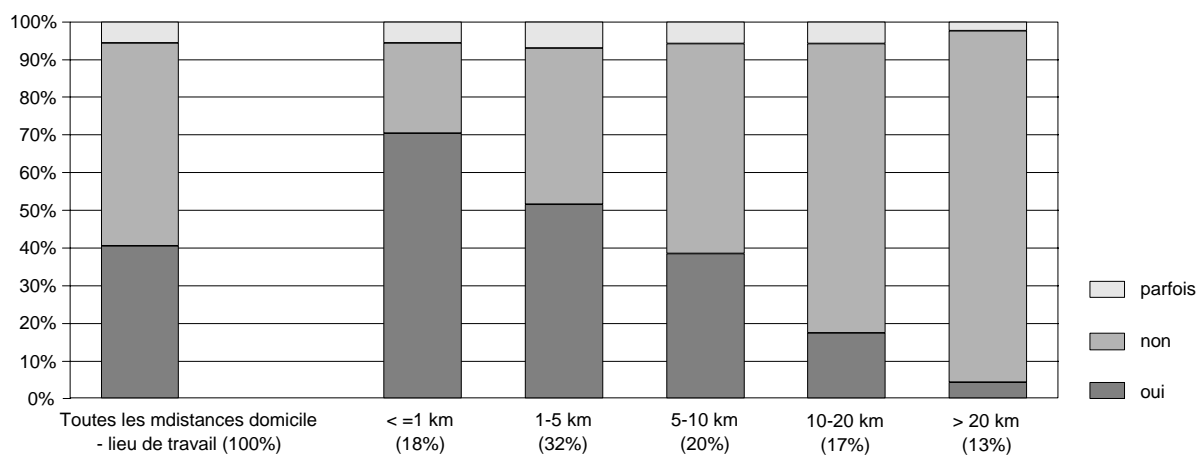
Personnes disposant d'une place de stationnement selon la distance domicile - lieu de travail

Base = 17 289 actifs occupés de 18 ans ou plus



Personnes rentrant à la maison à midi selon la distance domicile - lieu de travail

Base = 17 814 actifs occupés de 18 ans ou plus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pour le travail, les déplacements d'affaires et les déplacements de service

La moitié des actifs occupés utilisent habituellement la voiture pour se rendre au travail. La voiture est le moyen de locomotion de prédilection pour les trajets de 10 à 20 kilomètres. Elle perd un petit peu de son importance au profit du rail pour les trajets plus longs.

Sept personnes sur dix utilisent la voiture pour leurs déplacements d'affaires et de service, et un peu moins de trois sur dix prennent le train. Les autres moyens de transport ne sont presque jamais sollicités.

Une personne active occupée sur dix se rend au travail généralement en train. Ce dernier est surtout utilisé pour les longs déplacements pendulaires. Un actif occupé sur trois y a recours habituellement pour les trajets supérieurs à 20 kilomètres. Une bonne moitié de personnes dont le domicile est éloigné de moins d'un kilomètre de leur lieu de travail effectuent ce déplacement à pied. Pour couvrir la même distance, 16% prennent la voiture.

Les personnes qui ne disposent pas d'une place de stationnement près du lieu de travail choisissent plus fréquemment d'aller au travail à pied, à vélo, en train ou en bus.

Moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre au travail, avec ou sans place de stationnement à disposition au lieu de travail

	Tous les actifs occupés (100%)	avec place de stationnement gratuite (37%)	avec place de stationnement payante (%)	sans place de stationnement (56%)
A pied / vélo	21%	9%	7%	30%
TIM	56%	83%	84%	35%
T.P.	20%	5%	6%	32%
TIM / T.P.	3%	2%	3%	3%
Total	100%	100%	100%	100%

Basis = 18'024 actifs occupés

13% seulement des actifs occupés n'ont pas de permis de conduire. La moitié de ces personnes prennent les transports publics pour aller à leur travail, un tiers s'y rend à pied ou à vélo et 12% utilisent un vélomoteur ou une voiture (en tant que passager).

Près de la moitié des actifs occupés de moins de 18 ans utilisent les transports publics. Plus les actifs occupés sont âgés, moins ils ont recours à ces derniers.

Moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre au travail par les titulaires d'un permis de conduire et par les non-titulaires

	Tous les actifs occupés (100%)	avec permis de conduire (87%)	sans permis de conduire (13%)
A pied / vélo	21%	19%	35%
TIM	56%	63%	12%
T.P.	20%	16%	51%
TIM / T.P.	3%	3%	2%
Total	100%	100%	100%

Base = 18'488 actifs occupés

Les actifs occupés vivant dans les grandes villes bénéficient de l'offre abondante en matière de transports publics urbains. Ils utilisent plus rarement les transports individuels motorisés (TIM: voitures, motos et cyclomoteurs). En revanche, près de deux tiers des personnes habitant à la campagne se rendent à leur travail en recourant aux TIM.

En ce qui concerne les déplacements d'affaires et de service, le choix du moyen de transport dépend également de la situation dans la profession: trois quarts des indépendants, mais la moitié seulement des cadres supérieurs se déplacent en utilisant un TIM. Les cadres moyens et inférieurs utilisent plus fréquemment la voiture et plus rarement les transports publics que les cadres supérieurs.

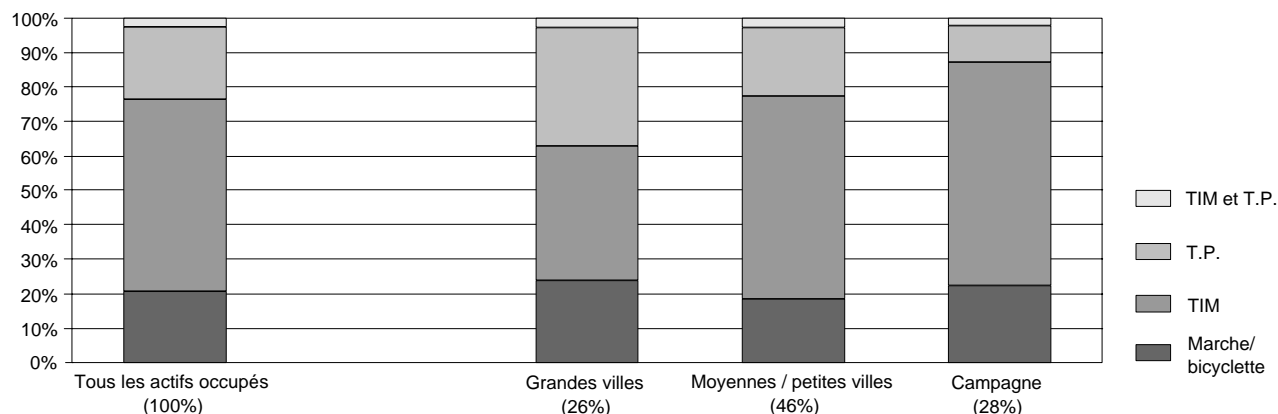
Moyen de transport utilisé habituellement selon la distance entre le domicile et le lieu de travail (plusieurs mentions possibles)

Moyen de transport utilisé habituellement	Distance au lieu de travail					
	Total 100%	<=1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	>20km 13%
Marche	12%	57%	41%	0%	0%	0%
Bicyclette	12%	22%	20%	6%	3%	3%
Cyclomoteur	2%	2%	4%	2%	1%	0%
Motocycle	3%	1%	3%	4%	3%	2%
Voiture	54%	16%	52%	68%	73%	68%
Train	10%	1%	3%	10%	20%	34%
Car postal	1%	0%	1%	2%	3%	2%
Bus	11%	3%	16%	14%	8%	7%
Tram	5%	1%	8%	7%	4%	3%
Autre	1%	0%	1%	1%	1%	1%

Base = 17'951 actifs occupés effectuant des déplacements pendulaires pour le travail

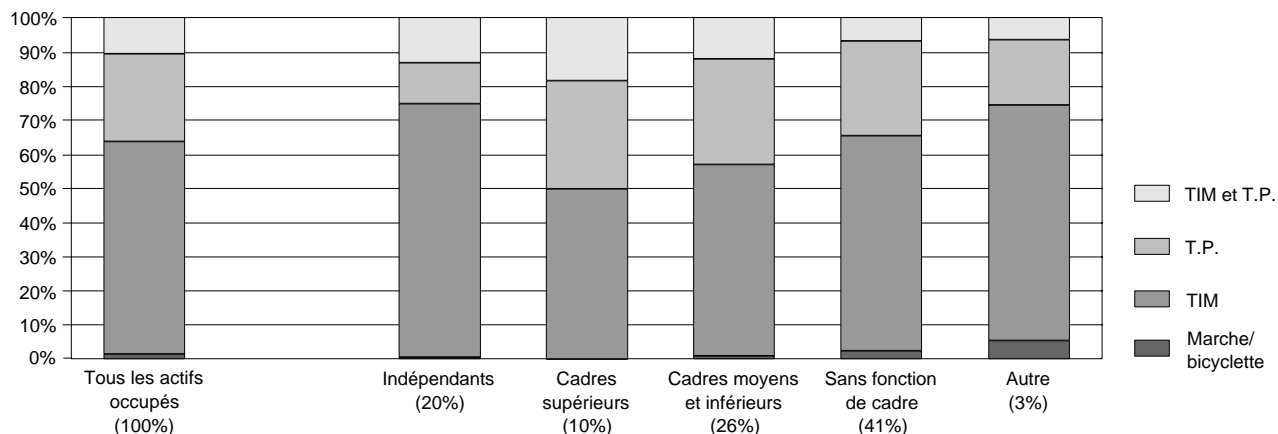
Moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre au travail selon le domicile de la personne

Base = 18 160 actifs occupés utilisé habituellement pour se rendre au travail selon le domicile de la personne



Moyen de transport utilisé habituellement pour les voyages d'affaires et les voyages de service selon la situation dans la profession

Base = 5424 personnes effectuant des voyages de service



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Moyens de transports utilisés habituellement dans les déplacements pendulaires pour la formation

Les déplacements pendulaires pour la formation sont plus courts que ceux qui sont effectués pour le travail: 44% représentent moins d'un kilomètre et 29% se situent dans une fourchette de 1 à 5 km. La plupart des personnes en formation (59%) se rendent à leur lieu de formation à pied ou à vélo, 31% utilisent les transports publics et 8% seulement se servent d'un moyen de transport individuel motorisé (TIM).

Les enfants âgés de moins de 9 ans vont en général à l'école à pied. 5% d'entre eux font le trajet aller retour en voiture et 7% utilisent les transports publics. Les 18 à 25 ans en formation mais qui sont souvent déjà dans la vie active (apprentissage) se comportent différemment: seuls 17% d'entre eux font le trajet à pied, 62% prennent les transports publics et 17% ont recours à un véhicule TIM.

Moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre au lieu de formation par les titulaires d'un permis de conduire et par les non-titulaires

	Toutes les personnes en formation (100%)	avec permis de conduire (64%)	sans permis de conduire (36%)
A pied / vélo	17%	16%	18%
TIM	17%	23%	7%
T.P.	62%	56%	72%
TIM / T.P.	4%	4%	3%
Total	100%	100%	100%

Basis = 1747 Personen in Ausbildung ab 18 Jahren

Les personnes en formation qui sont titulaires d'un permis de conduire pour voitures de tourisme utilisent malgré cela relativement peu souvent une auto pour se rendre à leur lieu de formation: elles sont seulement 23% à être dans ce cas; 56% privilégient, quant à elles, les transports publics.

Pourcentage des personnes en formation rentrant à la maison à midi selon l'âge

	jusqu'à 9 ans (25%)	10-17 ans (50%)	18-25 ans (22%)	26-30 ans (2%)
oui	94%	79%	22%	19%
non	5%	19%	71%	73%
parfois	1%	2%	6%	9%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 7314 personnes en formation

Presque tous les écoliers âgés de moins de 9 ans (94%) rentrent chez eux à midi. Cette proportion tombe à 79% chez les 10 à 17 ans. Les personnes en formation âgées de plus de 18 ans ne rentrent généralement plus à la maison à midi.

Même si les trajets domicile-lieu de formation sont en moyenne un peu plus longs pour les personnes vivant à la campagne, on n'observe pas de différence significative entre ville et campagne quant au choix des moyens de transport, mis à part le pourcentage des transports publics: il est de 37% dans les grandes villes et de 29% à la campagne.

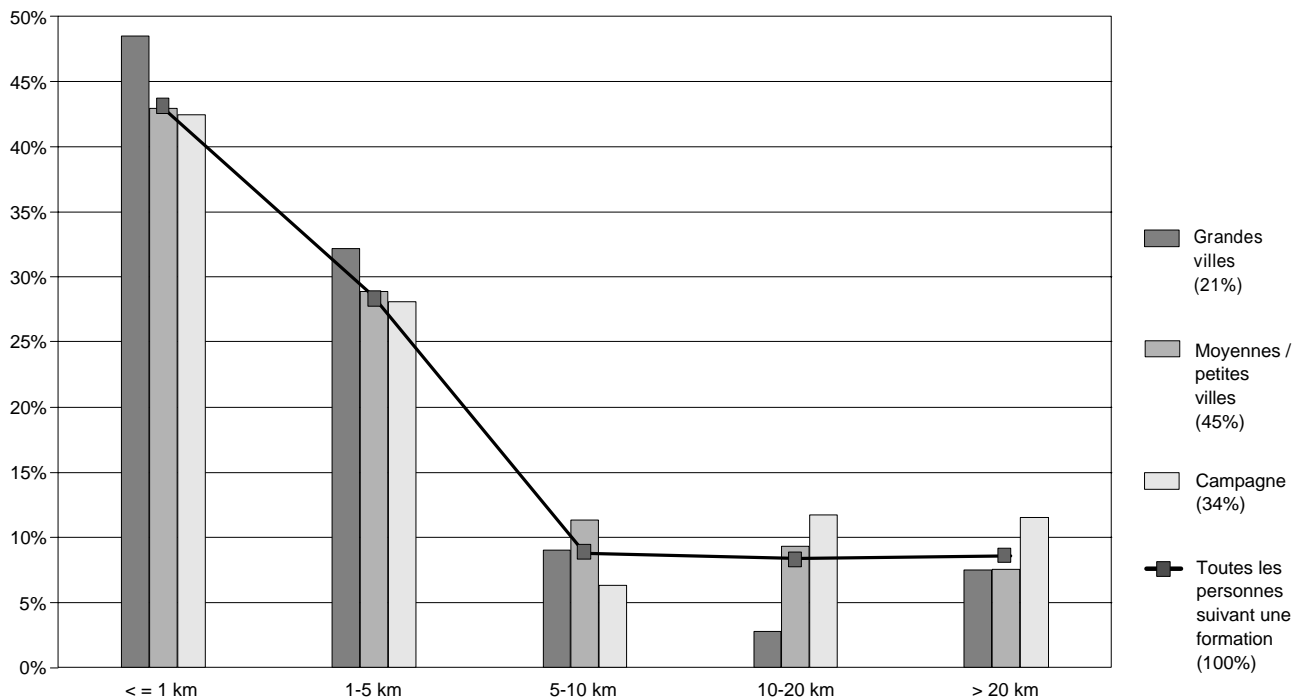
Moyen de transport habituellement utilisé pour se rendre au lieu de formation

	Toutes les personnes en formation (100%)	Grandes villes (21%)	Moyennes/ petites villes (45%)	Campagne (34%)
A pied	41%	43%	39%	42%
Bicyclette	21%	17%	23%	20%
Cyclomoteur	3%	2%	2%	3%
Motocycle	1%	1%	1%	0%
Voiture	6%	5%	6%	7%
Train	16%	10%	17%	18%
Car postale	3%	1%	2%	5%
Bus	15%	21%	15%	12%
Tram	4%	13%	3%	1%
Autre	1%	1%	1%	2%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 7307 personnes en formation

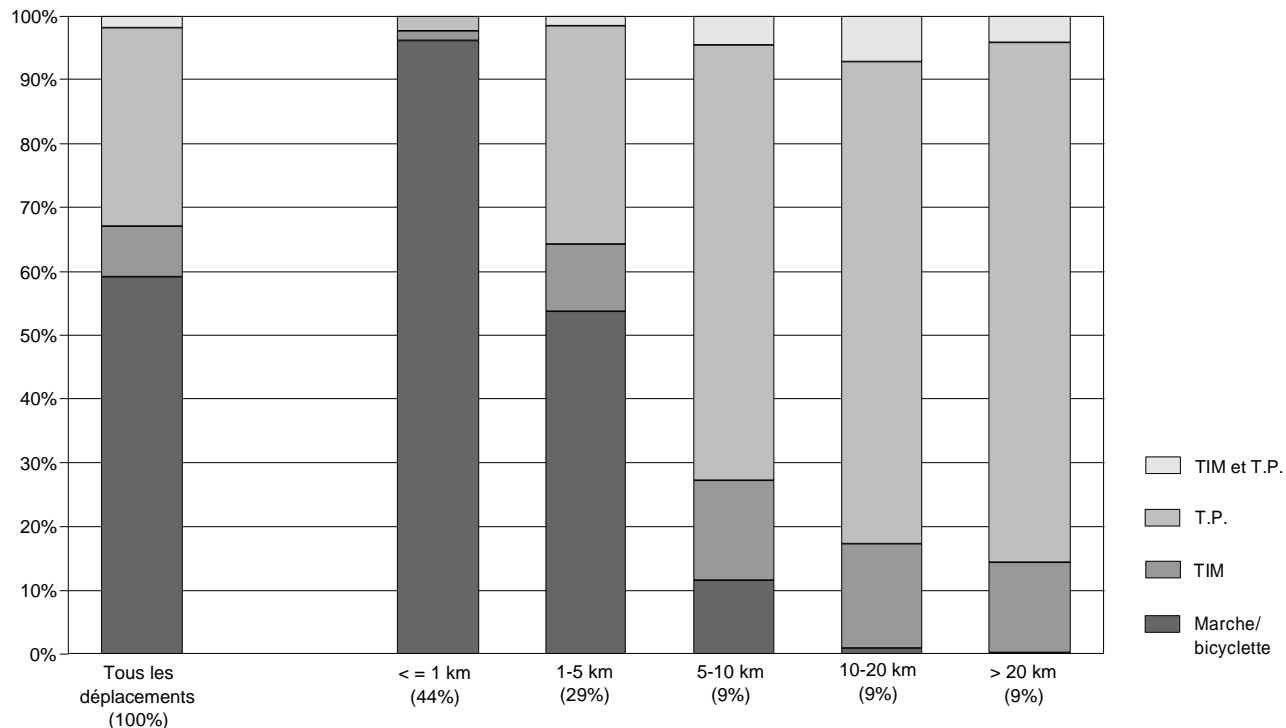
Longueur des déplacements pour la formation selon le domicile de la personne (ville/campagne)

Base = 7264 personnes suivant une formation



Moyen de transport utilisé habituellement dans les déplacements pour la formation, selon la longueur du déplacement

Base = 7188 personnes suivant une formation



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Moyens de transport utilisés habituellement dans les déplacements pour les loisirs

L'automobile est également le mode de transport le plus important dans les déplacements pour les loisirs: 64% utilisent en règle générale les transports individuels motorisés (TIM), 11% recourent à la fois aux TIM et aux transports publics. Les enfants et les jeunes de moins de 18 ans font de préférence des excursions à pied ou à vélo.

Moyen de transport utilisé habituellement pour les loisirs

	Toute la Suisse (100%)	Nord-Est de la Suisse (28%)	Nord-Ouest de la Suisse (31%)	Suisse centrale (9%)	Suisse romande (21%)	Suisse méridionale (11%)
A pied / bicyclette	8%	8%	10%	8%	5%	11%
TIM	64%	61%	60%	65%	70%	71%
T.P.	17%	21%	20%	16%	12%	11%
TIM / T.P.	11%	10%	11%	12%	13%	11%

Base = 15'744 personnes faisant des déplacements pour les loisirs

Dans le Nord du pays et en Suisse centrale, les TIM (surtout la voiture) sont un peu moins souvent sollicités pour les loisirs qu'en Suisse méridionale et en Suisse romande. La Suisse romande présente la plus faible proportion de piétons et de cyclistes pendant le temps libre.

Les personnes habitant les grandes villes forment le groupe de population utilisant le plus souvent les transports publics. C'est à la campagne que ce moyen de transport rencontre le moins d'adeptes.

Moyen de transport utilisé habituellement par les titulaires d'un permis de conduire et par les non-titulaires

	Total (100%)	avec permis de conduire (83%)	sans permis de conduire (17%)
A pied / bicyclette	8%	8%	9%
TIM	64%	73%	19%
T.P.	17%	8%	63%
TIM / T.P.	11%	11%	9%
Total	100%	100%	100%

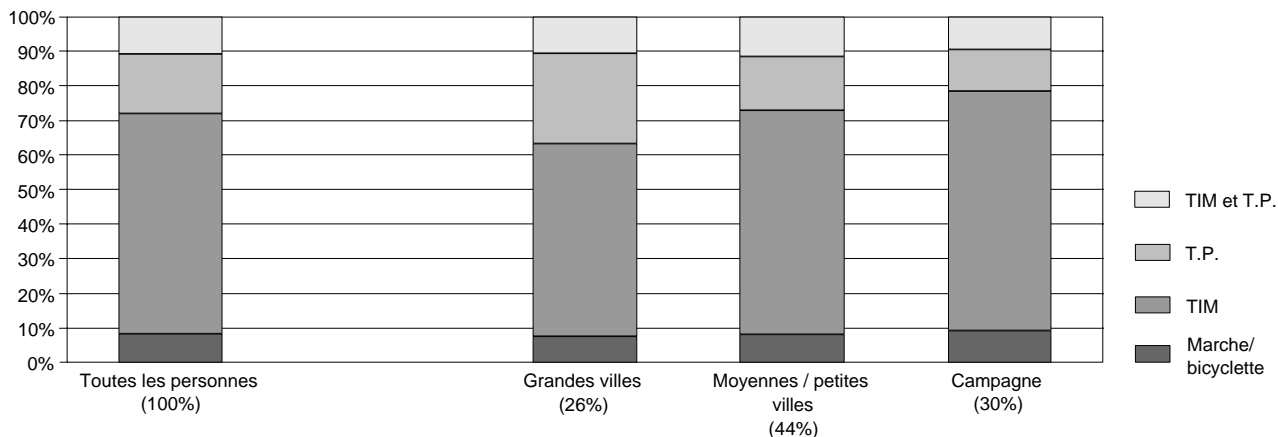
Base = 15'744 personnes faisant des déplacements pour les loisirs

Les personnes sans permis de conduire prennent habituellement les transports publics pendant leurs loisirs également. Chez les titulaires d'un permis de conduire, le choix du mode de transport dépend en premier lieu de leur possibilité de disposer d'une voiture.

Si l'on examine l'utilisation des moyens de transport par catégorie d'âges, on remarque que ce sont avant tout les personnes retraitées qui ont recours aux transports publics pendant les loisirs. Les enfants de moins de 9 ans, qui sont le plus souvent accompagnés par des adultes pendant le temps libre, de même que les personnes âgées de 25 à 65 ans sont une grande majorité à se déplacer en voiture.

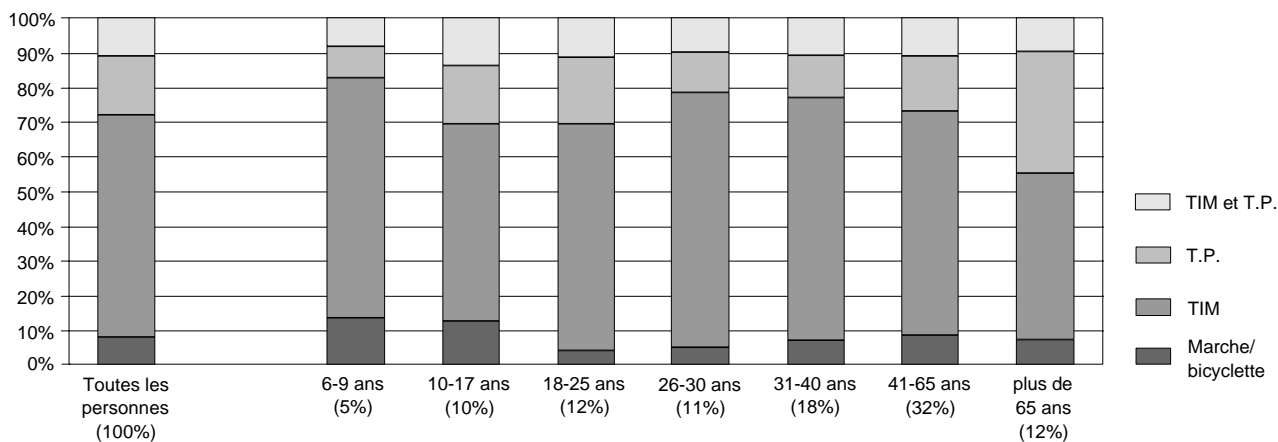
Moyen de transport utilisé habituellement pour les excursions selon le domicile de la personne (ville/campagne)

Base = 15 744 personnes faisant des excursions



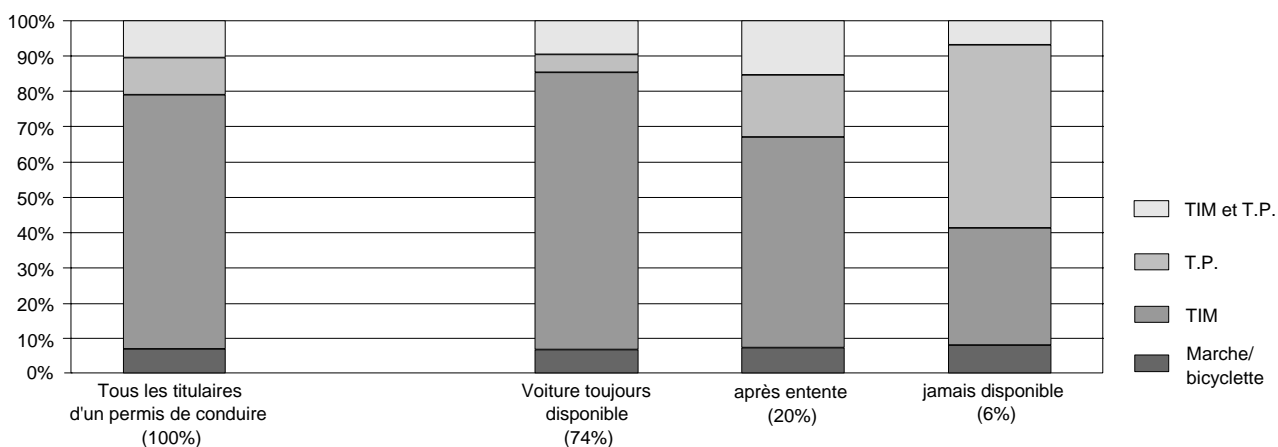
Moyen de transport utilisé habituellement pour les excursions selon l'âge de la personne

Base = 15 744 personnes faisant des excursions



Moyen de transport utilisé habituellement pour les excursions selon la possibilité de la personne de disposer d'une voiture

Base = 10 444 personnes faisant des excursions et titulaires d'un permis de conduire



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Moyens de transport utilisés habituellement dans les déplacements pour les achats

Plus de la moitié de personnes interrogées (58%) vont faire leurs achats de tous les jours à pied ou à vélo, un peu plus de 30% utilisent, pour ce faire, un TIM et 10% les transports publics. Pour les gros achats en revanche, huit personnes sur dix prennent la voiture.

Moyen de transport utilisé habituellement pour les achats

	Achats de tous les jours		Gros achats	
	Hommes (42%)	Femmes (58%)	Hommes (46%)	Femmes (54%)
A pied / bicyclette	52%	63%	9%	10%
TIM	40%	24%	84%	77%
T.P.	8%	12%	6%	12%
TIM / T.P.	1%	1%	1%	1%
Total	100%	100%	100%	100%

Base = 13'694 personnes faisant des achats de tous les jours et 13'441 personnes effectuant des gros achats

Les achats de tous les jours sont la plupart du temps l'affaire des femmes. Ces dernières se déplacent à pied ou avec les transports publics plus souvent que les hommes. Elles prennent également moins souvent la voiture que ces derniers pour les gros achats.

Moyen de transport utilisé habituellement pour les gros achats selon la possibilité de disposer d'une voiture

	Voitures toujours disponible (76%)	après entente (19%)	jamais disponible (5%)
A pied / bicyclette	3,8%	10,1%	28,1%
TIM	94,2%	8,1%	39,9%
T.P.	1,6%	6,9%	30,8%
TIM / T.P.	0,5%	1,9%	1,2%
Total	100%	100%	100%

Base = 9842 personnes avec permis de conduire effectuant des gros achats

Le tableau à gauche présente le choix du moyen de transport adopté pour les gros achats par les personnes titulaires d'un permis de conduire en fonction de leur possibilité de disposer d'une voiture. Presque toutes les personnes ayant une voiture à disposition utilisent cette dernière pour les gros achats. Celles qui ne peuvent y recourir vont souvent faire ces derniers à pied ou en prenant les transports publics.

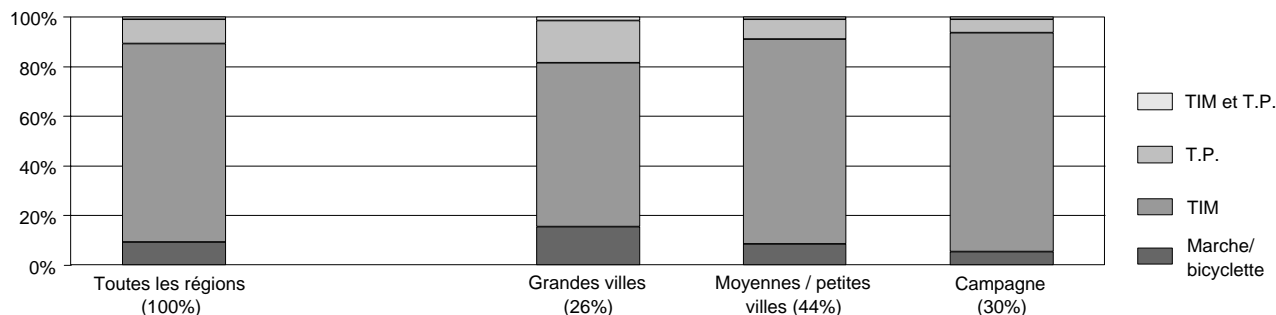
Tant en ville qu'à la campagne, plus de la moitié des personnes font leurs achats de tous les jours à pied et à vélo. Dans les grandes villes, les gens renoncent plus souvent à prendre la voiture pour faire ces achats et utilisent dans ce cas les transports publics.

En Suisse romande, le pourcentage des personnes faisant leurs achats quotidiens à pied se situe légèrement en-dessous de 50%. En contrepartie, la proportion des personnes utilisant la voiture à cette fin (41%) est plus importante qu'ailleurs. Dans les autres régions, elle varie entre 26% dans le Nord-Ouest de la Suisse et 30% en Suisse centrale.

Partout en Suisse, une majorité des déplacements pour les grands achats se font en voiture, mais les habitants des grandes villes effectuent ces derniers plus souvent à pied ou en recourant aux transports publics que dans le reste du pays.

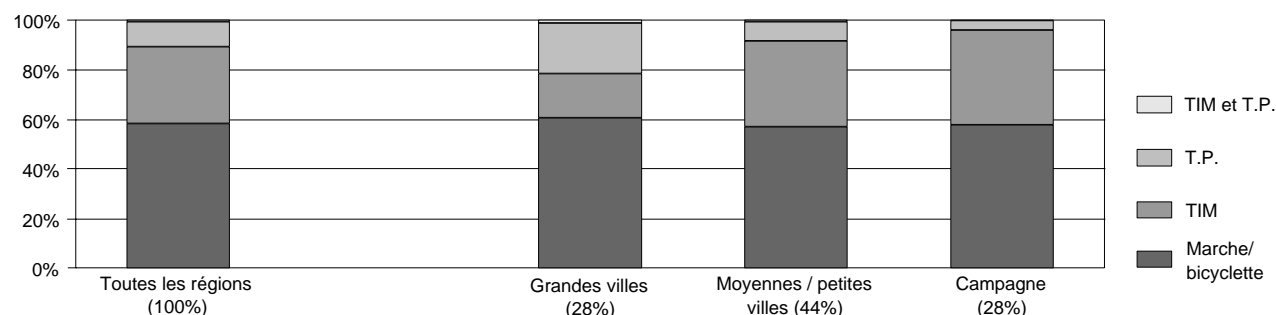
Moyens de transport utilisés habituellement pour les gros achats selon le domicile (ville/campagne)

Base = 13 441 personnes effectuant de gros achats



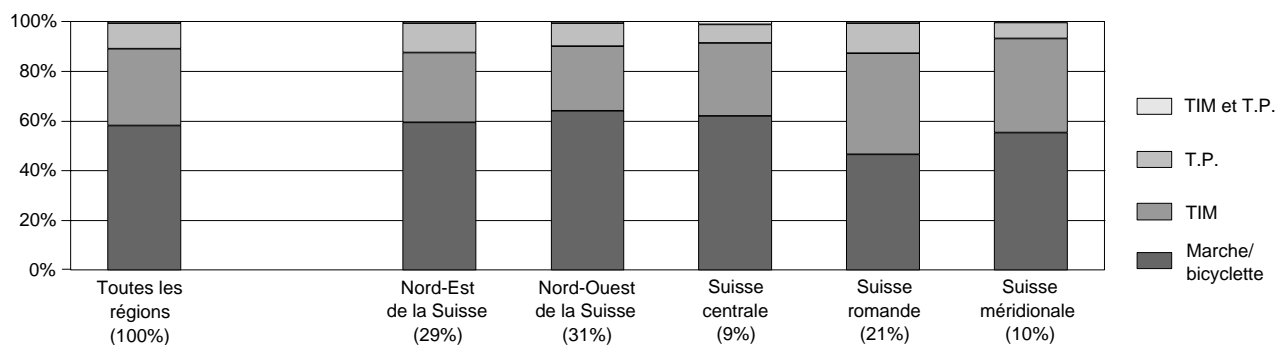
Moyens de transport utilisés habituellement pour les achats de tous les jours selon le domicile (ville/campagne)

Base = 13 694 personnes effectuant de gros achats



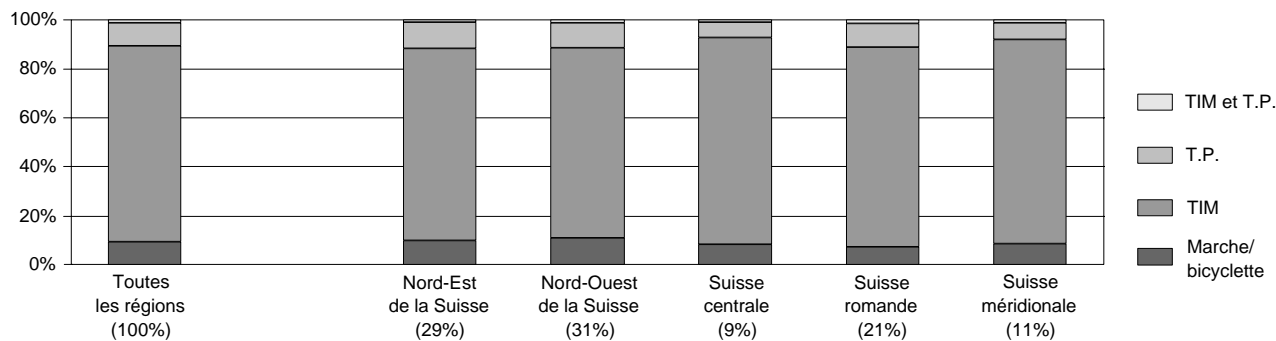
Moyens de transport utilisés habituellement pour les achats de tous les jours selon la grande région

Base = 13 694 personnes effectuant de gros achats



Moyens de transport utilisés habituellement pour les gros achats selon la grande région

Base = 13 441 personnes effectuant de gros achats



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

5 Comportement en matière de transports

Mobilité des personnes âgées de 6 ans et plus

88% des personnes âgées de 6 ans et plus sortent de chez elles au moins une fois dans la journée. Cette proportion s'élève à 90% en semaine, à 87% le samedi et à 79% le dimanche. Elles parcourent en moyenne 33,2 km par jour, ce qui leur prend 1 heure et 23 minutes (y compris les temps d'attente).

Le taux de mobilité ne varie pas en fonction de la saison et change très peu selon le jour de la semaine. Seuls les dimanches et les jours fériés se distinguent des autres jours, avec un taux sensiblement inférieur (79%).

Si l'on étudie les raisons données pour être resté à la maison, on peut constater les faits suivants: un quart des personnes n'ont pas bougé de chez elles parce qu'elles n'avaient aucune raison de sortir, un cinquième ont fait des travaux ménagers, un sixième étaient malades et un peu plus de 1/8 ont été retenues à la maison par le vilain temps. La maladie est plus souvent invoquée en hiver, mais le mauvais temps l'est plus fréquemment au printemps. De manière générale, le temps influence plus le comportement durant les périodes de loisirs en plein air: le dimanche et le mercredi (jour de congé des écoliers qui représentent un septième de la population étudiée). La maladie a plus d'importance dans les périodes de travail: le lundi, le mardi, le jeudi et le vendredi. Les travaux ménagers sont le plus souvent cités en été et en automne, le travail à domicile au printemps et le vendredi, l'accueil de visites le dimanche et, dans une moindre mesure, le lundi et le jeudi.

Le dimanche et les jours fériés, le nombre de personnes mobiles diminue, mais celles-ci font, en moyenne, des déplacements plus grands. Les deux effets se compensant, on obtient des valeurs tout à fait semblables à la moyenne générale: 33,5 km parcourus en 1 heure et 24 minutes.

On peut caractériser le comportement en matière de transports par les grandeurs suivantes: la distance parcourue en un jour par une personne, le temps nécessaire à ces déplacements (y compris les temps d'attente), le temps d'utilisation des moyens de transport (sans les temps d'attente) et le nombre moyen de déplacements. Afin de pouvoir comparer nos résultats avec d'autres études, nous donnons ces mêmes moyennes pour les personnes mobiles seulement (une personne mobile est une personne qui s'est déplacée d'au moins 50 m hors de chez elle dans la journée). Les tableaux qui concernent les personnes mobiles seulement sont toujours signalés dans le titre. Mais les tableaux portent en règle générale sur toute la population étudiée (et donc également sur les personnes non mobiles).

Comportement journalier en matière de transport de toutes les personnes âgées de 6 ans et plus, selon le jour de la semaine

Jour de la semaine	Distance parcouru par jour en km	Temps nécessaire par jour en minutes	Temps d'utilisation des moyens de transport en minutes	Nombre de déplacements par jour	Mobilité en %
Tous les jours	33,2	82,6	77,5	3,24	88,3
Du lundi à vendredi	32,8	82,2	76,5	3,54	90,5
Samedi	34,8	83,5	78,5	3,01	87,2
Dimanche / jours fériés	33,5	84,0	81,1	2,11	79,2

Bases 18'020 personnes

Comportement journalier en matière de transport de toutes les personnes mobiles âgées de 6 ans et plus, selon le jour de la semaine

Jour de la semaine	Distance parcouru par jour en km	Temps nécessaire par jour en minutes	Temps d'utilisation des moyens de transport en minutes	Nombre de déplacements par jour
Tous les jours	37,6	93,6	87,8	3,68
Du lundi à vendredi	36,3	90,8	84,6	3,91
Samedi	39,9	95,8	90,1	3,46
Dimanche / jours fériés	42,3	106,1	102,4	2,67

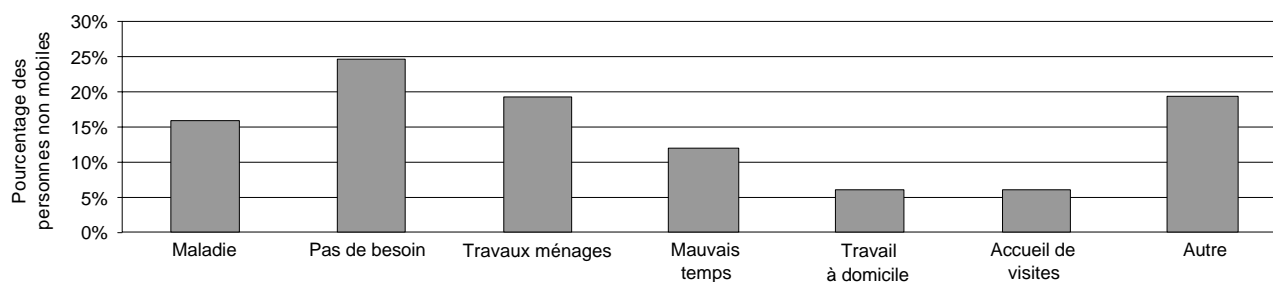
Bases 15'948 personnes mobiles

Raisons de ne pas être mobile et proportion des personnes mobiles selon la saison et le jour de la semaine

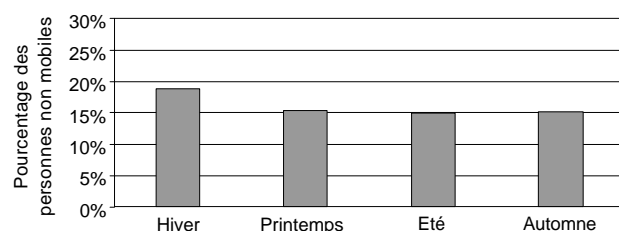
	Raisons de ne pas être mobile (% des personnes non mobiles) Plusieurs mentions possibles							Pourcentage des personnes mobiles
	Maladie	Pas de besoin	Travaux ménages	Mauvais temps	Travail à domicile	Accueil de visites	Autres	
Toute l'année	16,0	24,8	19,3	11,9	6,2	6,1	19,3	88,3
Hiver	18,8	22,5	14,4	12,4	6,2	9,7	17,4	88,4
Printemps	15,3	23,0	19,4	23,7	6,2	5,1	14,3	88,4
Été	14,9	28,8	17,5	4,2	6,1	3,8	25,0	88,2
Automne	15,1	24,7	25,5	7,8	6,0	5,8	20,2	88,1
Jour de la semaine								
Lundi	18,4	21,7	26,2	12,0	3,7	4,3	16,8	88,3
Mardi	22,3	18,2	23,0	5,2	7,5	1,9	26,2	91,3
Mercredi	15,3	17,2	21,2	15,4	9,4	1,6	23,8	91,5
Jeudi	28,3	21,1	16,7	7,3	8,9	4,9	19,8	91,1
Vendredi	16,9	20,8	21,0	8,8	12,1	2,6	17,7	89,9
Samedi	14,2	24,7	25,9	5,9	6,8	4,6	16,6	87,1
Dimanche / jour férié	8,5	34,9	10,1	19,8	1,6	13,2	18,1	79,2
Base 2072 personnes non mobiles								Base 18'020 personnes

Raisons de ne pas être mobile

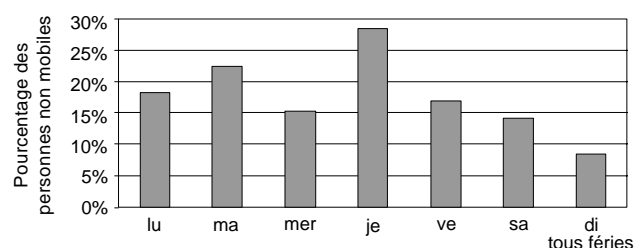
Base = 2072 personnes non mobiles


Personnes non mobiles en raison d'une maladie

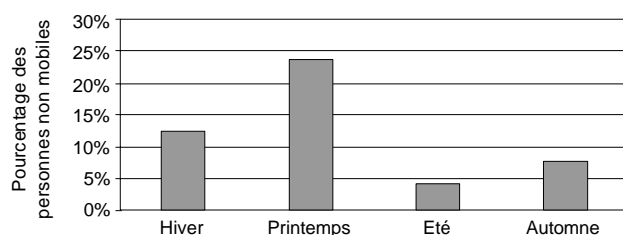
Base = 2072 personnes non mobiles


Personnes non mobiles en raison d'une maladie

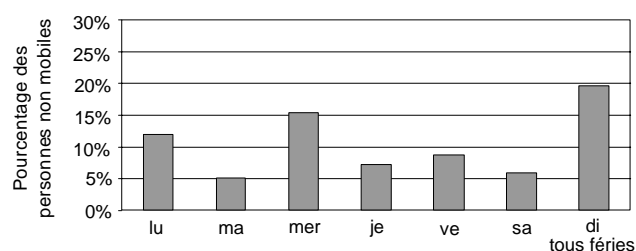
Base = 2072 personnes non mobiles


Personnes non mobiles en raison du mauvais temps

Base = 2072 personnes non mobiles


Personnes non mobiles en raison du mauvais temps

Base = 2072 personnes non mobiles



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Intensité du trafic

Un indicateur de l'intensité du trafic des personnes (tous moyens de transport confondus) est la proportion de la population qui est en route à un moment donné. Le trafic atteint son niveau maximum à 17 heures en semaine et à 16 heures le week-end. Le dimanche après-midi est la période où le trafic est le plus fort. On observe également de grandes différences de niveau entre les soirées du vendredi et du samedi et celles des autres jours.

Pour construire l'indicateur de l'intensité du trafic, on utilise les définitions suivantes:

- Sont «en route» à un moment donné les personnes qui ont commencé un déplacement et ne l'ont pas encore terminé.
- Trafic à une heure donnée: la valeur moyenne sur une période d'une heure de la proportion des personnes «en route» à chaque minute.

Par exemple: la valeur donnée pour 12 heures est le pourcentage des personnes «en route» de 11h30 à 12h29. Cette valeur donne la proportion de la population suisse qui se déplace à un moment donné.

En semaine, le trafic est pratiquement nul jusqu'à 5 heures du matin. Il atteint un premier niveau maximum à 8 heures: 8,5% de la population est en train de se déplacer. Le trafic est encore plus intense à midi (9,6%). Enfin, la plus grande valeur, 13,1%, est atteinte à 17 heures. Dès 21 heures, moins de 3% de la population sont en mouvement.

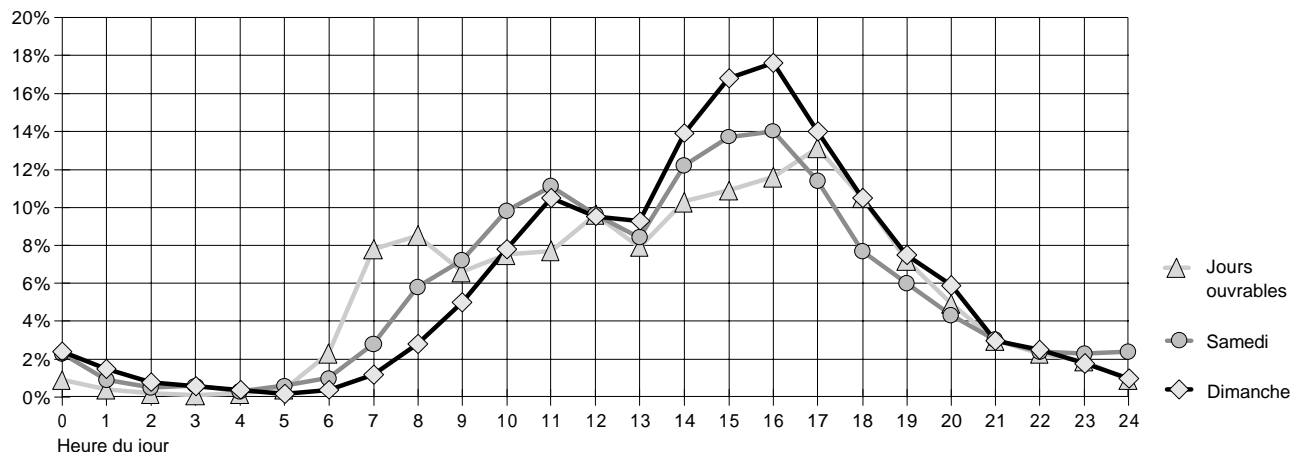
Le samedi, le taux de 3% n'est pas dépassé avant 7 heures. Les deux pointes se situent à 11 heures (11,1%) et 16 heures (14 %). Le taux reste supérieur à 2,3% jusqu'à minuit et vaut encore 1,5% à 1 heure du matin.

Le dimanche, on se lève encore un peu plus tard. Il faut attendre 8 heures pour trouver un taux approchant 3%. La première pointe à 11 heures se situe à 10,5%. La seconde à 16 heures est la plus élevée de toute la semaine: 17.6%.

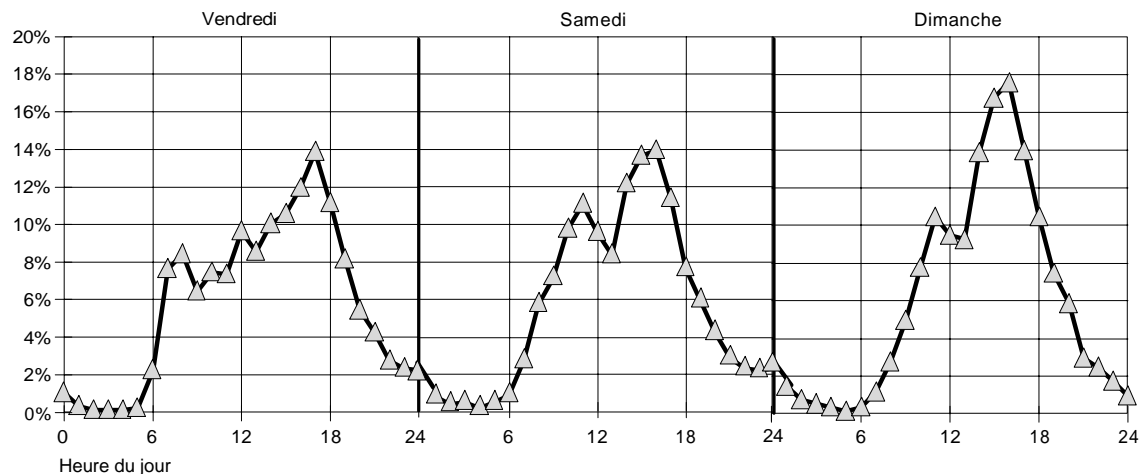
Notons encore que sur ce plan, la nuit du vendredi au samedi est tout à fait semblable à celle de samedi à dimanche.

Le trafic en été, comparé à celui de l'hiver, diffère surtout le samedi et le dimanche après-midi. En hiver, la journée étant plus courte, le trafic est plus concentré et présente un niveau maximum plus grand l'après-midi. Plus de 18% de la population se déplacent entre 15 et 16 heures le dimanche après-midi en hiver (15% en été). On observe aussi une différence, beaucoup moins marquée, le dimanche matin entre 6 heures et 9 heures.

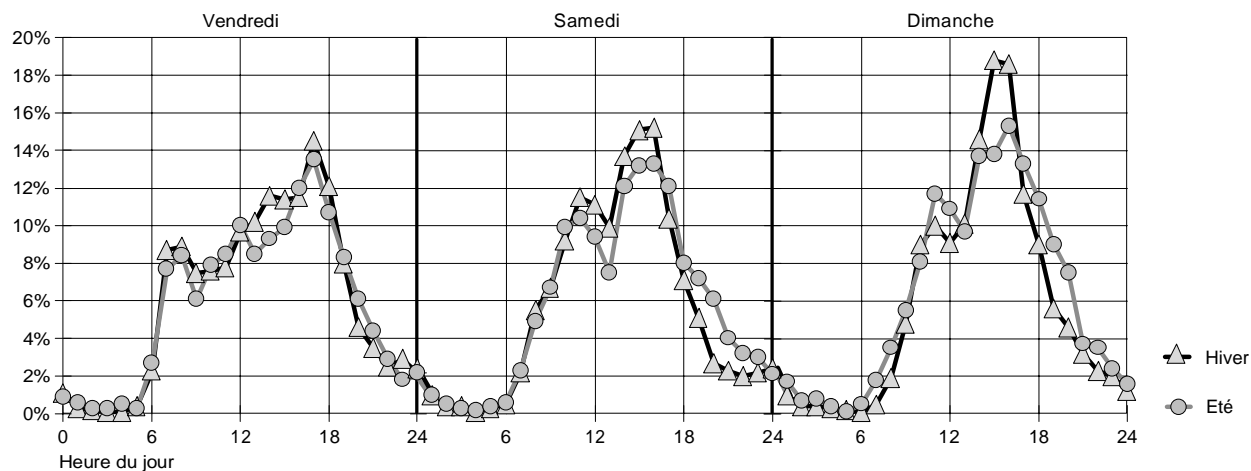
Part de la population qui se déplace à un moment donné



Part de la population qui se déplace à un moment donné



Part de la population qui se déplace à un moment donné, comparaison entre l'hiver et l'été



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Distance et temps nécessaires selon le motif des déplacements

On définit un déplacement comme l'action de se rendre d'un endroit à un autre pour un motif particulier. Ces motifs ont été classés dans 5 catégories: les déplacements pendulaires pour le travail, les déplacements pendulaires pour la formation, les achats, les loisirs, et les déplacements professionnels.

Les déplacements pour les loisirs représentent la moitié de la distance globale couverte par la population étudiée.

Distance journalière moyenne parcourue par une personne selon le motif du déplacement.

Les loisirs constituent le motif de déplacement invoqué pour la moitié de la distance parcourue. Viennent ensuite: les trajets pour se rendre à son travail (21%), les achats (13%), les déplacements professionnels (12%) et les trajets effectués pour suivre une formation (4%).

Les achats occasionnent plus de déplacements le samedi qu'en semaine.

Le dimanche et les jours fériés ne se distinguent pas des autres jours quant au nombre de kilo-

mètres parcourus. Par contre, la part des loisirs devient encore plus importante ces jours là: elle atteint 92%.

Temps journalier moyen utilisé à se déplacer par une personne selon le motif du déplacement.

L'étude du temps nécessaire aux déplacements (sans les temps d'attente) donne une image semblable aux comparaisons faites sur les distances parcourues. Les loisirs représentent une part encore un peu plus élevée (53%), tandis que les déplacements pendulaires pour le travail occupent une part plus faible (16%). En tenant compte de la distance, les déplacements pour les loisirs se font donc un peu plus lentement que les déplacements pour se rendre au travail.

Distance journalière moyenne par personne selon le motif du déplacement (km)

	Motif du déplacement						Nombre de personnes	Mobilité en %
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Raisons professionnelles		
Tous les jours	33,2	7,0	1,2	4,3	16,6	4,1	18 020	88,3
Jours ouvrables	32,8	9,3	1,6	4,6	11,9	5,5	12 600	90,5
Samedi	34,8	2,5	0,6	6,1	24,3	1,3	2 491	87,1
Dimanche / jour férié	33,5	0,7	0,0	1,1	30,9	0,8	2 929	79,2
Voiture à disposition	41,4	10,1	0,5	5,5	18,7	6,6	10 856	91,3
Pas de voiture	20,8	2,2	2,1	2,5	13,6	0,4	7 164	83,7
Hommes	40,7	9,7	1,3	3,9	18,2	7,7	8 254	92,0
Femmes	26,1	4,4	1,0	4,7	15,2	0,8	9 766	85,7

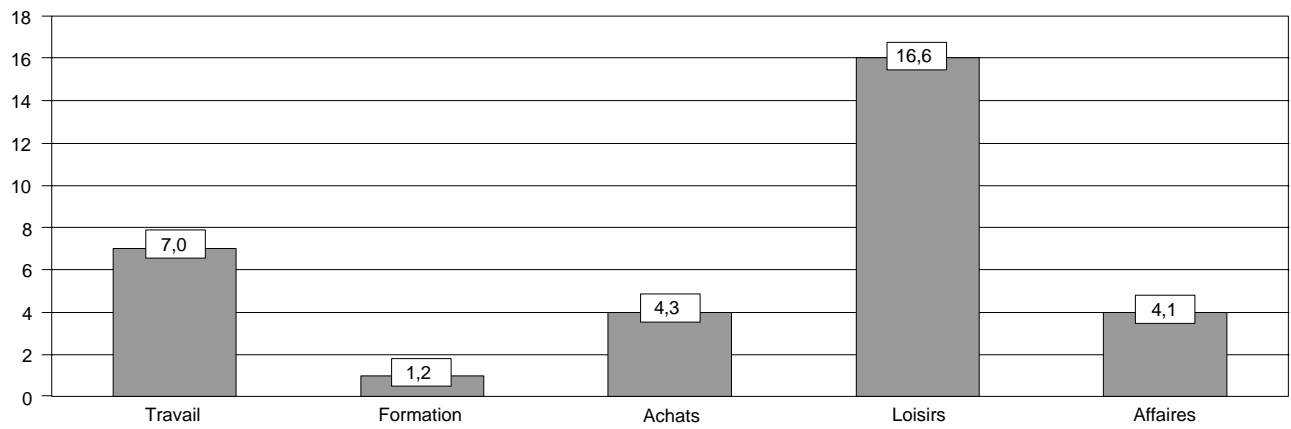
Temps moyen (sans les temps d'attente) selon le motif du déplacement (min)

	Motif du déplacement						Nombre de personnes	Mobilité en %
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Raisons professionnelles		
Tous les jours	77,5	12,3	4,0	10,8	40,9	9,5	18 020	88,3
Jours ouvrables	76,5	16,4	5,4	11,7	30,6	12,4	12 600	90,5
Samedi	78,5	4,4	1,8	15,5	53,9	3,0	2 491	87,1
Dimanche / jour férié	81,1	1,2	0,0	2,1	75,5	2,3	2 929	79,2
Voiture à disposition	87,6	16,6	1,0	11,8	43,4	14,9	10 856	91,3
Pas de voiture	62,3	5,9	8,6	9,2	37,1	1,3	7 164	83,7
Hommes	90,8	16,2	4,5	8,6	44,1	17,4	8 254	92,0
Femmes	64,9	8,7	3,6	12,8	37,8	2,0	9 766	85,7

Distance journalière moyenne par personne selon le motif du déplacement

Base = 18 020 Persones

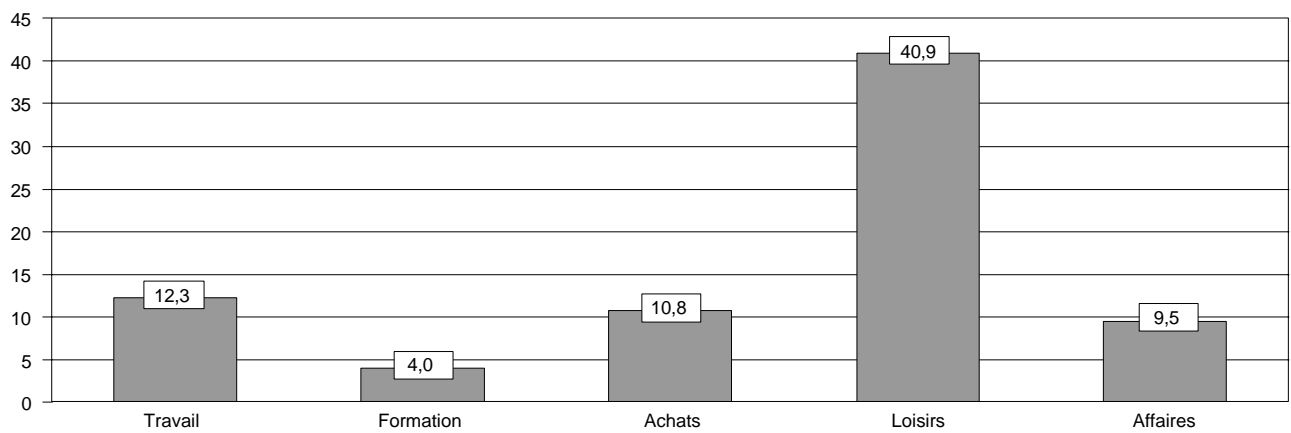
km



Temps moyen utilisé par personne et par jour pour les déplacements selon le motif du déplacement

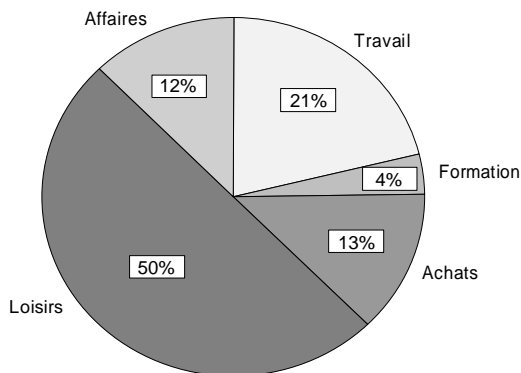
Base = 18 020 personnes

minutes



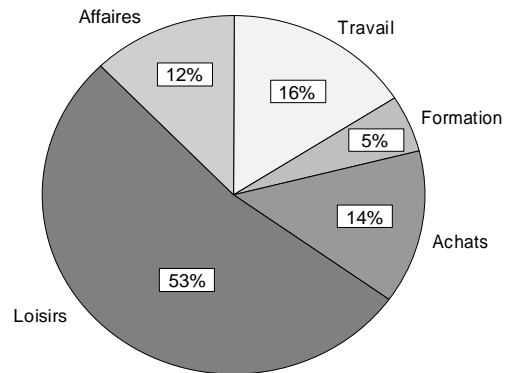
Répartition des distances selon le motif du déplacement

Base = 18 020 personnes



Répartition du temps nécessaire selon le motif du déplacement

Base = 18 020 personnes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Comportements en matière de transports au cours des dix dernières années

Depuis 1974, des enquêtes sur les comportements en matière de transports ont lieu tous les cinq ans. Elles permettent d'évaluer l'évolution de la mobilité au fil du temps. Toutefois, les méthodes d'enquête ont changé au cours des dix dernières années, ce qui limite la pertinence des comparaisons entre les différentes enquêtes.

Il y a plusieurs manières d'évaluer et de présenter le comportement en matière de transports. Elles donnent chacune un éclairage différent sur la mobilité des personnes. Dans les comparaisons de séries chronologiques, il faut cependant veiller à ne comparer que ce qui peut l'être.

Traditionnellement, on caractérise le comportement d'une personne par le nombre moyen de déplacements que celle-ci effectue en un jour. Ce nombre correspond à la somme des décisions que prend la personne étudiée de se déplacer dans un but donné.

Malheureusement, la manière de découper une journée en déplacements dépend de la compréhension de cette notion par la personne interviewée, raison pour laquelle le nombre de déplacements ne se prête pas à des comparaisons pertinentes.

Pour mettre en évidence les changements de comportement, on peut utiliser la distance quotidienne parcourue par une personne et le temps nécessaire à celle-ci pour effectuer les déplacements au cours

d'une journée. Ces grandeurs dépendent beaucoup moins de la méthode d'enquête.

Si l'on se contente de comparer les enquêtes de 1989 et de 1994, les différences observées sont très faibles. Certaines d'entre elles sont par contre plus importantes si l'on prend en considération les dix dernières années:

- La distance quotidienne moyenne parcourue a augmenté de presque 5 km au cours des dix dernières années. Cette progression est notamment due à l'allongement de la distance parcourue pour les loisirs.
- Le temps moyen nécessaire pour se déplacer au cours d'une journée est passé de 70 à 84 minutes. Le temps consacré aux déplacements pour les loisirs a presque doublé. L'importance de cette hausse est probablement due à la méthode utilisée dans l'enquête de 1994, qui permet d'enregistrer de manière plus complète les déplacements à pied.
- En revanche, la distance quotidienne moyenne des déplacements pendulaires n'a que très peu varié.

Distance journalière moyenne par personne selon le moyen de transport en km

	Moyen de transport									
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclo-moteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train	Autre
Micr. 84										
Tous les jours	29,4	1,0	0,8	0,6	0,3	19,2	1,1	0,2	4,2	2,0
Jours ouvrables	26,0	1,0	0,9	0,7	0,2	16,1	1,2	0,2	4,3	1,5
Samedi	30,2	0,9	0,9	0,4	0,4	21,5	0,7	0,2	4,6	0,7
Dimanche	45,1	1,0	0,5	0,3	0,7	31,4	1,2	0,1	4,1	5,9
Micr. 89										
Tous les jours	33,1	1,0	0,8	0,3	0,5	21,4	1,3	0,2	5,0	2,8
Jours ouvrables	31,5	1,0	0,8	0,4	0,4	19,7	1,4	0,2	5,0	2,7
Samedi	36,6	0,8	0,7	0,3	0,4	25,5	0,8	0,1	5,1	2,9
Dimanche	36,7	1,1	1,0	0,1	0,7	25,5	0,9	0,2	5,5	1,7
*Micr. 94										
Tous les jours	34,0	1,5	0,9	0,2	0,4	23,1	1,3	0,2	4,7	1,7
Jours ouvrables	33,7	1,4	1,0	0,2	0,3	22,4	1,5	0,3	5,0	1,6
Samedi	35,8	1,5	0,9	0,1	0,6	24,3	1,1	0,1	5,0	2,2
Dimanche/jours férié	33,9	2,0	0,8	0,2	0,7	25,1	0,6	0,1	3,0	1,5

* pour les personnes des 10 ans et plus

Temps moyen (avec les temps d'attente) selon le moyen de transport en minutes

	Moyen de transport									
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclo-moteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train	Autres
Micr. 84										
Tous les jours	69,6	16,6	4,5	2,2	0,7	29,8	6,3	0,7	7,2	1,6
Jours ouvrables	69,0	16,3	5,2	2,5	0,5	27,0	7,4	0,7	7,7	1,7
Samedi	71,7	17,4	4,2	1,5	1,2	34,0	4,3	0,7	6,7	1,7
Dimanche	71,5	16,8	2,1	1,0	0,9	38,7	3,5	0,3	6,1	2,0
Micr. 89										
Tous les jours	77,4	12,8	4,9	1,6	0,8	35,4	7,2	0,8	10,1	3,8
Jours ouvrables	77,1	12,7	5,0	1,7	0,7	33,8	8,1	0,8	10,1	4,0
Samedi	77,0	11,6	3,9	1,2	0,6	41,7	4,4	0,3	10,0	3,4
Dimanche	77,7	14,4	5,5	0,7	1,2	37,5	4,0	0,4	11,6	2,4
*Micr. 94										
Tous les jours	83,7	27,0	4,4	0,6	0,6	34,2	5,5	0,6	6,1	4,8
Jours ouvrables	83,3	24,6	4,5	0,7	0,5	35,0	6,4	0,7	6,5	4,4
Samedi	85,1	28,7	4,1	0,5	0,8	33,5	4,5	0,3	6,6	6,0
Dimanche/jour férié	84,7	36,2	3,9	0,6	0,9	30,9	2,5	0,3	3,8	5,6

Distance journalière moyenne par personne selon le motif du déplacement en km

	Motif					Mobilité en %
	Tous les motifs	Travail / formation	Achat	Loisirs	Affaires	
Micr. 84						
Tous les jours	29,4	8,7	3,6	11,9	5,0	83,5
Jours ouvrables	26,0	11,1	3,2	5,8	5,7	85,5
Samedi	30,2	3,7	6,4	17,5	2,7	83,2
Dimanche	45,1	2,7	3,1	36,1	3,2	74,0
Micr. 89						
Tous les jours	33,1	8,3	4,1	14,4	5,0	82,4
Jours ouvrables	31,5	10,7	3,8	9,7	6,1	84,2
Samedi	36,6	2,7	7,3	22,8	2,5	81,2
Dimanche	36,7	2,1	2,1	30,2	2,6	74,4
*Micr. 94						
Tous les jours	34,0	8,5	4,4	16,8	4,4	88,2
Jours ouvrables	33,7	11,2	4,7	12,0	5,7	90,4
Samedi	35,8	3,2	6,3	25,0	1,3	87,4
Dimanche/jours férié	33,9	0,8	1,1	31,2	0,8	79,1

Temps moyen (avec les temps d'attente) selon le motif du déplacement en minutes

	Motif					Mobilité en %
	Tous les motifs	Travail / formation	Achat	Loisirs	Affaires	
Micr. 84						
Tous les jours	69,6	20,4	11,8	22,6	7,8	83,5
Jours ouvrables	69,0	26,3	12,4	14,6	9,2	85,5
Samedi	71,7	9,1	17,0	30,9	5,5	83,2
Dimanche	71,5	3,8	3,9	52,8	3,0	74,0
Micr. 89						
Tous les jours	77,4	22,2	13,2	31,8	8,3	82,4
Jours ouvrables	77,1	28,5	13,4	23,2	10,1	84,2
Samedi	77,0	8,1	20,0	42,7	4,5	81,2
Dimanche	77,7	4,2	4,9	65,9	3,2	74,4
*Micr. 94						
Tous les jours	83,7	18,3	12,0	43,3	10,2	88,2
Jours ouvrables	83,3	24,3	13,1	32,6	13,3	90,4
Samedi	85,1	7,1	17,1	54,7	3,3	87,4
Dimanche/jours férié	84,7	1,3	2,2	78,7	2,4	79,1

Utilisation des moyens de transport

La voiture est de toute évidence le moyen de transport de prédilection: les deux tiers de la distance parcourue se font en voiture (22,5 km). Viennent ensuite: le train (4,5 km), la marche (1,5 km), le bus ou le tram (1,3 km).

Tous moyens de transport confondus, les déplacements se font à la vitesse moyenne de 26 km/h. Le train est le moyen de transport le plus rapide (sans les trajets d'approche), avec 59 km/h. Il est suivi par la voiture (42 km/h), la moto (38 km/h), le bus ou le tram (19 km/h). Les déplacements à pied se font à une moyenne de 3,5 km/h. Ces résultats ne tiennent pas compte des temps d'attente lors de changement de moyens de locomotion. La voiture représente 67,8% des prestations de circulation dans le transport des personnes, viennent ensuite le train, avec 13,6%, la marche à pied (4,5%), le bus ou le tram (3,9%).

Distance journalière moyenne parcourue par une personne selon le moyen de transport

Les hommes roulent en moyenne 28,5 km en voiture (70% de la distance journalière), alors que les femmes parcourent 16,9 km (65 %) avec ce moyen de transport.

Le train est plus utilisé en semaine (4,9 km) que le dimanche (2,8 km). Les personnes ayant une voiture à disposition parcourent 3,8 km en train, les autres 5,7 km.

La contribution des bus et des trams s'élève à 1,3 km par jour et par personne. Le dimanche, elle tombe à 0,6 km. La motorisation exerce ici la même influence que pour l'emploi du train: les automobilistes roulent 0,9 km en bus ou en tram, les autres 2 km.

La distance journalière parcourue à pied est la même pour les hommes et pour les femmes. Elle est un peu plus grande le dimanche. La semaine, les personnes motorisées se déplacent moins loin à pied que les autres. Le dimanche, ce rapport est inversé: ces personnes marchent un peu plus que les autres.

La distance parcourue à bicyclette est de 0,9 km par jour, aussi bien en semaine que le dimanche.

Temps journalier moyen utilisé à se déplacer par une personne selon le moyen de transport

Les temps moyens consacrés aux déplacements donnent une autre image de l'importance des différents moyens de transport: celle de l'emploi du temps des personnes résidant en Suisse.

La marche, vue sous l'angle du temps qui lui est consacré, est presque aussi importante que l'automobile: 26 minutes et 32 minutes. Le dimanche et les jours fériés, elle représente la part la plus importante avec 35 minutes, contre 30 minutes pour la voiture. Les autres moyens de transports occupent des parts de temps inférieures à 8 minutes.

Vitesse moyenne des différents moyens de transport

Les temps et les distances enregistrés pour les étapes permettent de calculer une vitesse de déplacement moyenne pour chaque moyen de transport. Celle-ci ne tient pas compte des trajets d'approche et des temps d'attente lors d'un changement de moyen de locomotion. Tous moyens de transports confondus, les déplacements se font à la vitesse moyenne de 26 km/h.

Le train est le moyen de transport le plus rapide: 59,2 km/h.

La voiture vient en seconde position, avec 42,2 km/h.

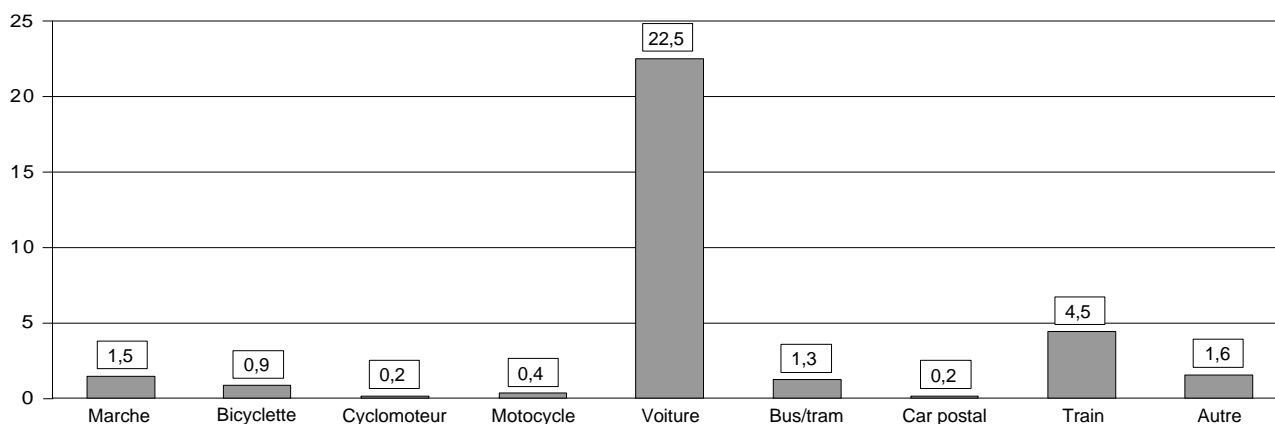
On se déplace à pied à une vitesse moyenne de 3,5 km/h, à vélo, celle-ci est de 12,6 km/h.

Ces vitesses varient beaucoup en fonction de la distance parcourue. Une voiture se déplace à 16 km/h dans les trajets de moins de 2 km, et à 57 km/h dans les trajets de plus de 50 km. Le train se comporte de manière tout à fait semblable: 17 km/h pour les petits trajets, 70 km/h pour les grands.

Distance journalière moyenne par personne selon le moyen de transport

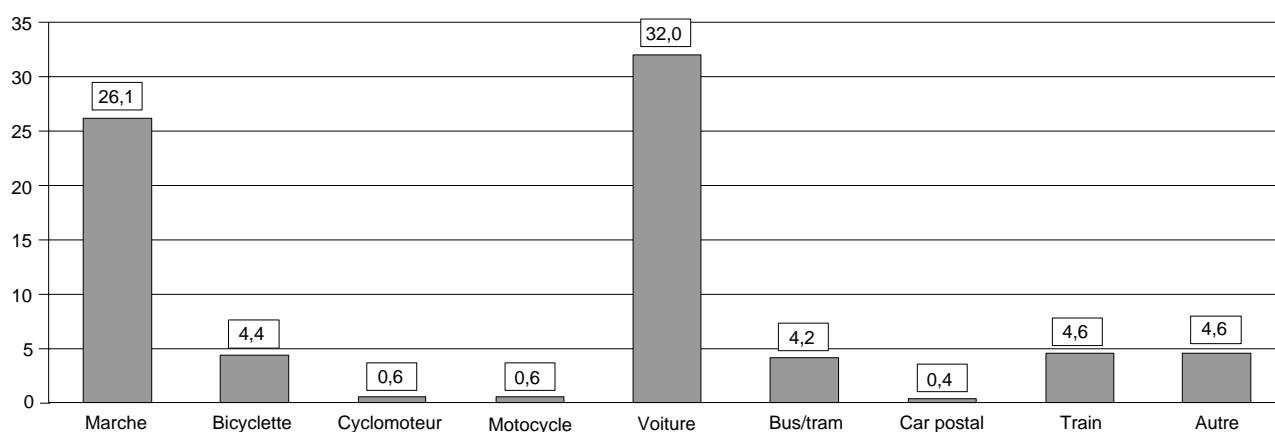
Base = 18 020 personnes

km


Temps moyen utilisé à déplacer (sans les temps d'attente) par personne et par jour selon le moyen de transport

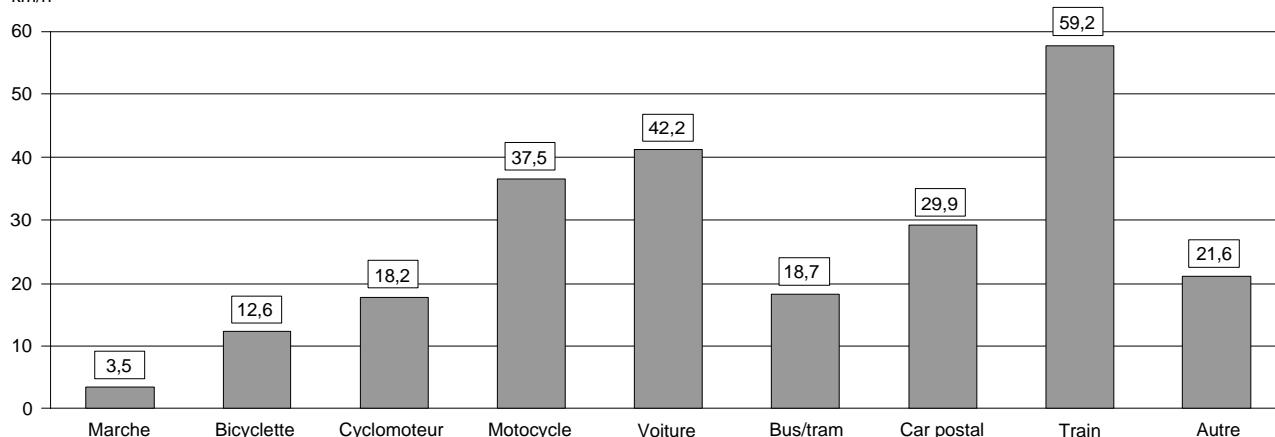
Base = 18 020 personnes

minutes


Vitesse moyenne selon le moyen de transport

Base = 84 885 étapes

km/h



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Part des transports publics dans les distances parcourues

Sur 100 km parcourus, 19,2 l'ont été avec les transports en commun (train, bus, tram et car postal). A cet égard, certains groupes de population présentent des pourcentages d'utilisation des transports publics beaucoup plus élevés.

La saison influence très peu la part des transports en commun: elle est un peu plus grande en automne et en hiver. En revanche, elle est très faible le dimanche (10%).

Le fait d'avoir une voiture à disposition ou non influence beaucoup la part d'utilisation des transports en commun: elle est de 12% pour les personnes disposant d'une voiture et de 41% pour les autres.

La part d'utilisation des transports publics est de 23% pour les femmes et de 17% seulement pour les hommes.

Les personnes actives occupées sont celles qui utilisent le moins les transports publics (15%), à l'opposé des étudiants et des apprentis (40%).

Si l'on considère les catégories d'âges, on observe que les hommes de 26 à 65 ans présentent le plus faible pourcentage d'utilisation des transports en commun et que les femmes de 63 ans ou plus sont les plus grandes adeptes de ces derniers (31%).

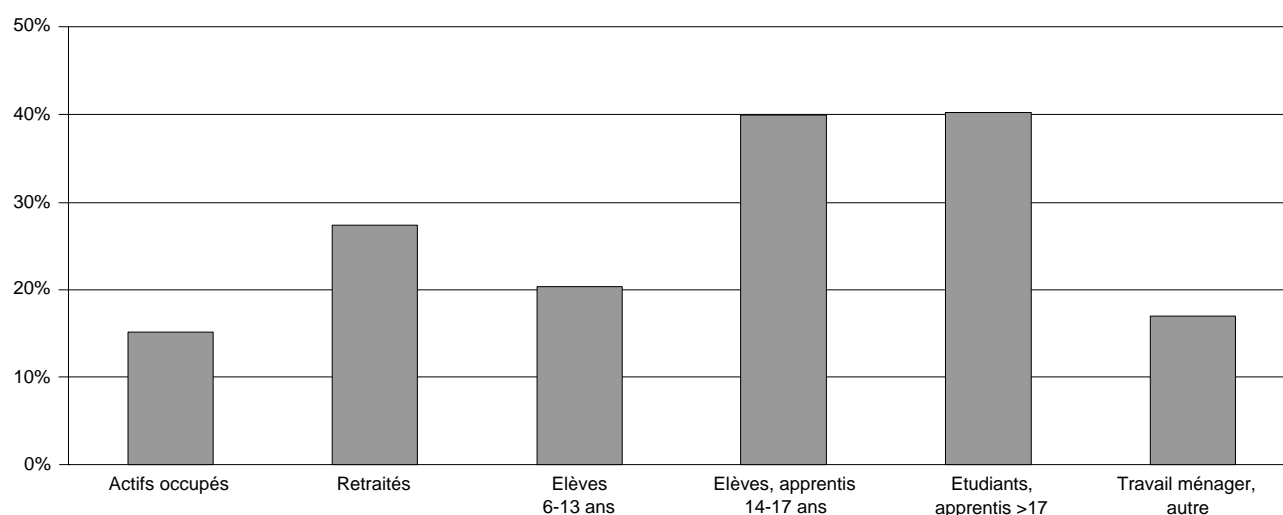
Pourcentage d'utilisation des transports publics dans les distances parcourues selon le statut d'activité, l'âge et la saison

	Saison				
	Toute l'année	Hiver	Printemps	Eté	Automne
Tous	19,2	20,8	18,4	15,9	21,8
Statut d'activité					
Actifs occupés	15,1	15,2	14,6	14,5	16,0
Retraités	27,4	30,7	26,3	20,7	32,0
Elèves, 6-13 ans	20,4	22,1	23,5	12,8	25,3
Elèves, apprentis, 14-17 ans	39,9	46,9	44,9	26,7	43,0
Étudiants, apprentis ≥18	40,2	47,4	39,0	24,1	49,2
Travail ménager, autre	17,0	18,4	13,3	13,6	22,2
Age					
6-17 ans	28,5	32,3	32,6	18,0	33,0
18-25 ans	24,3	28,2	18,9	18,4	32,1
Hommes 26-64 ans	14,0	14,4	14,9	12,4	14,4
Femmes 26-62 ans	18,9	19,6	17,5	18,0	20,6
Hommes ≥65 ans	19,5	31,8	16,9	16,5	14,6
Femmes ≥63 ans	31,4	26,3	30,6	23,3	41,6

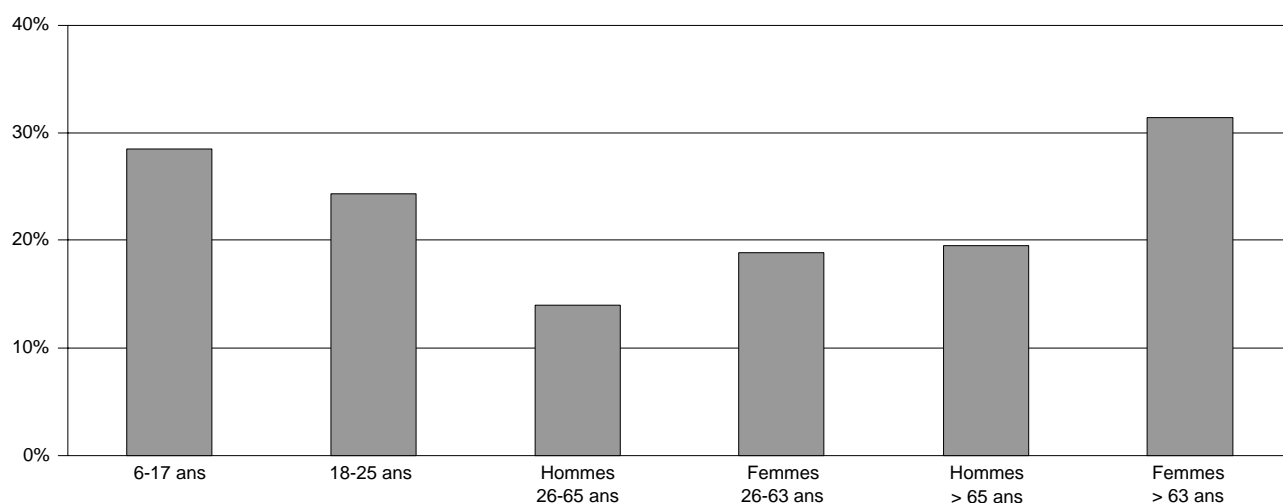
Pourcentage d'utilisation des transports publics selon le motif du déplacement

	Motif du déplacement					
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achat	Loisirs	Affaires
Tous les jours	19,2	22,9	54,3	13,7	17,8	12,8
Jours ouvrables	21,2	22,9	55,9	15,3	21,1	12,3
Samedi	18,5	22,8	32,4	9,7	20,0	18,6
Dimanche / jours fériés	10,9	22,4	.	4,6	10,7	29,2
Voiture à disposition	12,0	16,6	50,4	7,4	10,0	10,8
Pas de voiture	40,8	65,8	55,8	35,1	34,6	57,6
Hommes	16,5	19,0	48,3	8,6	16,2	12,0
Femmes	23,0	31,1	61,3	17,7	19,7	19,1

Pourcentage d'utilisation des transports publics selon le statut d'activité



Pourcentage d'utilisation des transports publics selon l'âge



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Influences principales sur la distance journalière parcourue et sur le choix des moyens de transport (choix modal)

Les personnes disposant d'une voiture parcourent presque le double de la distance quotidienne moyenne couverte par celles qui n'en disposent pas. La distance journalière parcourue par les hommes est supérieure de 50% à celle effectuée par les femmes. Les étudiants et les apprentis de 18 ans ou plus forment le groupe de population qui se déplace le plus: 47,4 km en moyenne; ils sont suivis de peu par les personnes actives occupées (42,5 km). Les écoliers de 6 à 13 ans et les rentiers sont moins mobiles (18,5 km seulement).

S'agissant des catégories d'âges, ce sont les personnes de 18 et 25 ans qui se déplacent le plus, plus précisément 47,4 km par jour en moyenne. Les femmes de plus de 63 ans ne parcourent, quant à elles, que 15,4 km. La saison n'influence pratiquement pas la distance parcourue. Les personnes habitant les grands centres urbains se déplacent un peu moins (29,2 km par jour) que le reste de la population suisse (34,6 km).

Influence de la profession exercée et de l'âge sur le choix modal et sur la distance parcourue

Les parcours à pied sont toujours compris entre 1,4 km et 1,9 km, quelles que soient les catégories étudiées ici.

La bicyclette est plus utilisée par les écoliers et les apprentis de 14 à 17 ans. La distance couverte à vélo est trois fois plus grande en été qu'en hiver.

Le vélomoteur est essentiellement utilisé par les écoliers et les apprentis de 14 à 17 ans. La distance parcourue avec ce moyen de locomotion est égale à celle qui est faite à pied.

L'emploi de la moto n'est pas beaucoup plus important. Ce sont les étudiants et les apprentis de plus de 17 ans qui utilisent le plus cette dernière (0,9 km).

Les hommes de 26 à 65 ans parcourent chaque jour 34 km en voiture. Ils sont suivis par la catégorie d'âges des 18 à 25 ans, avec une moyenne de 30 km. Les femmes de plus de 62 ans ne roulent que 8,3 km en voiture.

Les bus et trams sont surtout sollicités par les écoliers, les étudiants et les apprentis de plus de 14 ans.

Les cars postaux sont peu utilisés. Avec une moyenne 0,5 km par jour, les écoliers en sont les meilleurs clients.

Les étudiants et les apprentis parcourent presque trois fois plus de kilomètres en train que la population suisse en général.

Seule une petite partie (1,6 km) de la distance parcourue est effectuée avec des moyens de transport non cités plus haut, par exemple, le tracteur, le ski, l'avion, etc.

Influence de la saison sur le choix modal et sur la distance parcourue

Le printemps et l'été sont favorables aux transports individuels non couverts: le vélo, le vélomoteur et la moto.

Les trajets en bus et en tram atteignent leur kilométrage maximum au printemps et leur minimum en été.

Le train est un peu plus sollicité en automne.

Les parts de la marche à pied et de l'automobile ne varient pas en fonction de la saison.

Comparaisons entre la ville et la campagne

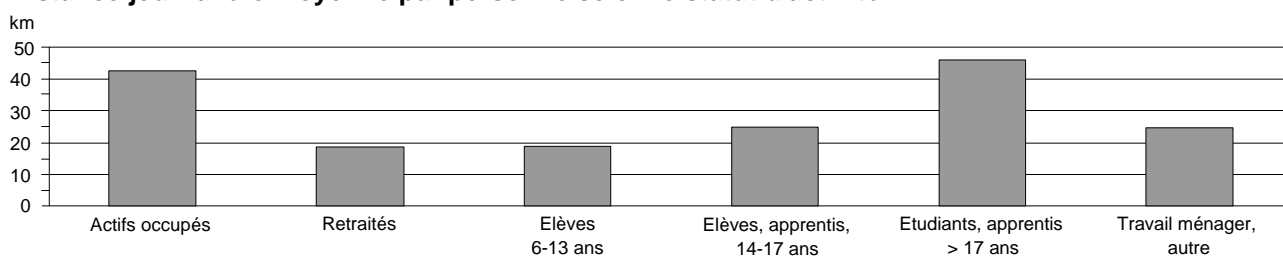
Les personnes habitant les grands centres urbains se déplacent un peu plus à pied et un peu moins en voiture que les personnes habitant à la campagne.

Le train est plus utilisé par les citadins que par les campagnards.

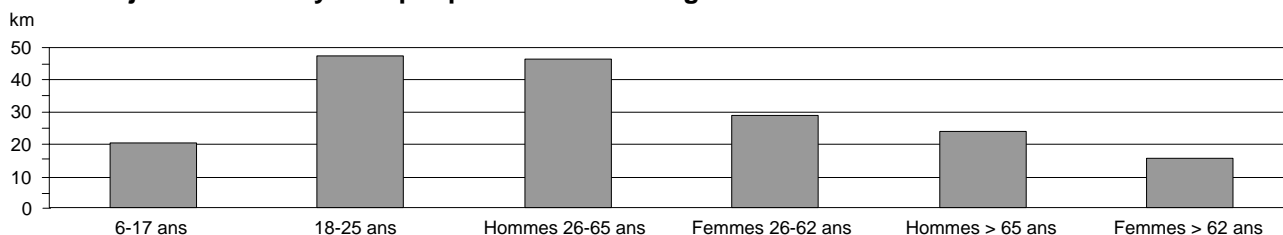
Distance journalière moyenne par personne selon le moyen de transport (km)

	Moyen de transport										Nombre de personne	Mobilité en %
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclo-moteur	Moto-cycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train	Autre		
Tous	33,2	1,5	0,9	0,2	0,4	22,5	1,3	0,2	4,5	1,6	18 020	88,3%
Possibilité de disposer d'une voiture:												
oui	41,4	1,4	0,8	0,1	0,5	31,8	0,9	0,1	3,8	2,1	10 856	91,3%
non	20,8	1,7	1,1	0,3	0,1	8,5	2,0	0,4	5,7	1,0	7 164	83,7%
Sexe:												
Hommes	40,7	1,5	1,2	0,3	0,5	28,5	1,2	0,2	5,0	2,4	8 254	91,0%
Femmes	26,1	1,5	0,7	0,1	0,2	16,9	1,4	0,2	4,1	0,9	9 766	85,7%
Saison:												
Hiver	32,6	1,6	0,5	0,1	0,1	22,2	1,4	0,2	4,8	1,7	4 574	88,4%
Printemps	32,7	1,5	1,0	0,3	0,4	22,1	1,6	0,1	4,0	1,7	4 411	88,4%
Été	34,3	1,5	1,5	0,2	0,7	23,5	1,0	0,2	4,0	1,7	4 168	88,2%
Automne	33,3	1,6	0,7	0,2	0,2	22,3	1,3	0,3	5,4	1,5	4 867	88,1%
Jour de la semaine:												
Jours ouvrables	32,8	1,5	0,9	0,2	0,2	21,8	1,5	0,3	4,9	1,6	12 600	90,5%
Samedi	34,8	1,5	0,9	0,1	0,5	23,6	1,1	0,1	4,8	2,1	2 491	87,1%
Dimanche/jours fériés	33,5	1,9	0,8	0,1	0,7	25,0	0,6	0,1	2,8	1,4	2 929	79,2%
Statut d'activité:												
Actifs occupés	42,5	1,4	0,9	0,1	0,5	31,1	1,2	0,1	4,8	2,4	9 435	92,4%
Retraités	18,5	1,8	0,2	0,1	0,0	10,7	1,3	0,2	3,3	1,0	3 093	76,2%
Elèves, 6-13	18,6	1,5	1,3	0,0	0,2	10,9	1,0	0,4	2,2	1,2	1 566	89,6%
Elèves, apprentis, 14-17	24,8	1,5	3,0	1,5	0,0	8,6	3,1	0,7	5,9	0,4	739	91,9%
Etudiants, apprentis ≥ 18	45,7	1,8	2,3	0,7	0,9	21,2	3,1	0,4	14,5	1,1	760	94,6%
Travail ménager, autre	24,4	1,6	0,4	0,0	0,2	17,6	1,0	0,2	2,9	0,6	2 427	82,0%
Age:												
6-17 ans	20,6	1,5	1,9	0,5	0,1	10,1	1,7	0,5	3,5	0,9	2 334	90,2%
18-25 ans	47,4	1,5	1,5	0,4	0,8	29,8	1,9	0,2	8,8	2,4	1 725	93,3%
Hommes 26-65 ans	46,4	1,5	1,0	0,2	0,6	34,1	1,1	0,1	4,9	3,0	5 199	92,5%
Femmes 26-62 ans	29,1	1,6	0,6	0,0	0,2	20,6	1,2	0,2	4,1	0,8	5 463	87,8%
Hommes >65	24,0	1,9	0,4	0,1	0,1	16,2	0,8	0,2	3,5	0,9	1 064	79,4%
Femmes >62	15,7	1,5	0,1	0,0	0,0	8,7	1,5	0,2	2,8	0,9	2 235	74,9%
Ville / campagne:												
Grandes villes	29,2	1,8	0,7	0,1	0,2	17,8	2,1	0,1	5,2	1,1	5 061	88,2%
Moyennes / petites villes	34,6	1,5	1,0	0,2	0,5	23,4	1,2	0,2	5,1	1,6	8 635	88,9%
Campagne	34,7	1,4	0,9	0,3	0,3	25,3	0,8	0,3	3,2	2,2	4 324	87,3%

Distance journalière moyenne par personne selon le statut d'activité



Distance journalière moyenne par personne selon l'âge



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Influence de la distance au lieu de travail sur le comportement en matière de transports

La distance entre le domicile et le lieu de travail influence beaucoup le comportement en matière de transports. Nous avons déjà vu dans le chapitre «Déplacements pendulaires pour le travail» comment varie le nombre de personnes rentrant en général à midi à la maison. Nous étudions ici la distance quotidienne parcourue par les personnes exerçant une activité professionnelle, en fonction de la distance entre le domicile et le lieu de travail, du motif des déplacements et des moyens de transport utilisés.

Le premier graphique décrit comment varie la distance quotidienne parcourue par les personnes actives occupées (y compris les jours de repos). On peut distinguer une part fixe (25 km), due aux autres activités (principalement les loisirs et les achats) et une part due aux trajets pendulaires, qui augmente à mesure que le domicile est éloigné du lieu de travail. Cette dernière progression n'est pas linéaire pour plusieurs raisons:

- le nombre de fois que les personnes rentrent à midi à la maison par semaine diminue avec la distance au lieu de travail;
- les personnes effectuant de longs trajets pendulaires diminuent les trajets pour d'autres activités par manque de temps;
- un certain nombre de personnes ont un autre domicile pendant la semaine et font des trajets plus longs le lundi et le vendredi.

Pour toutes ces raisons, le nombre de trajets pendulaires quotidiens d'une personne n'est pas un nombre entier. Afin d'étudier comment varient ces trajets pendulaires, nous avons limité les graphiques suivants au nombre de kilomètres parcourus par les personnes ayant travaillé le jour de référence dans leurs déplacements pour se rendre au travail.

Les remarques suivantes peuvent être faites sur les moyens de transport choisis pour aller travailler:

- L'automobile est le moyen le plus utilisé pour toutes les distances.

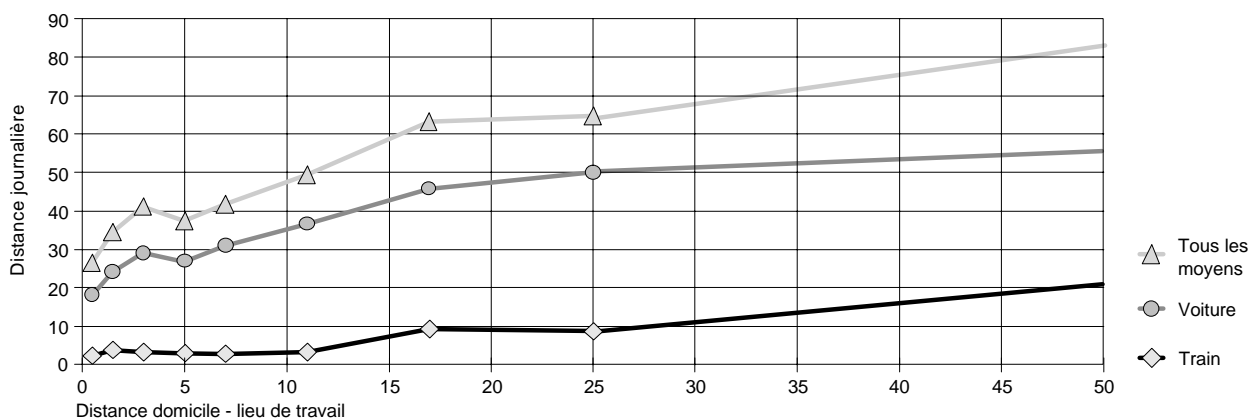
- Les trajets à pied font au minimum 500 m, quel que soit l'éloignement du lieu de travail.
- Le vélo est le plus utilisé lorsque la distance est de 5 km, la moto lorsque celle-ci est de 8 km et le bus ou le tram, lorsqu'elle atteint 10 km.
- L'emploi du train augmente à mesure que le domicile est éloigné du lieu de travail. Lorsque la distance est de plus de 30 km, le train contribue pour un tiers de la distance totale des trajets pendulaires, mais il reste moins utilisé que la voiture.

Le troisième graphique est une évaluation du nombre de trajets pendulaires moyens que les personnes font pour se rendre au travail, à partir de la distance parcourue le jour de référence et de l'éloignement du lieu de travail.

- Jusqu'à un éloignement de 8 km, les personnes faisant le trajet quatre fois par jour sont une majorité.
- De 8 à 35 km, la plupart des personnes font le trajet deux fois par jour.
- Lorsque les éloignements sont de plus de 35 km, le nombre de trajets moyen est inférieur à 2, ce qui signifie qu'un nombre important de personnes ne rentrent pas à la maison.

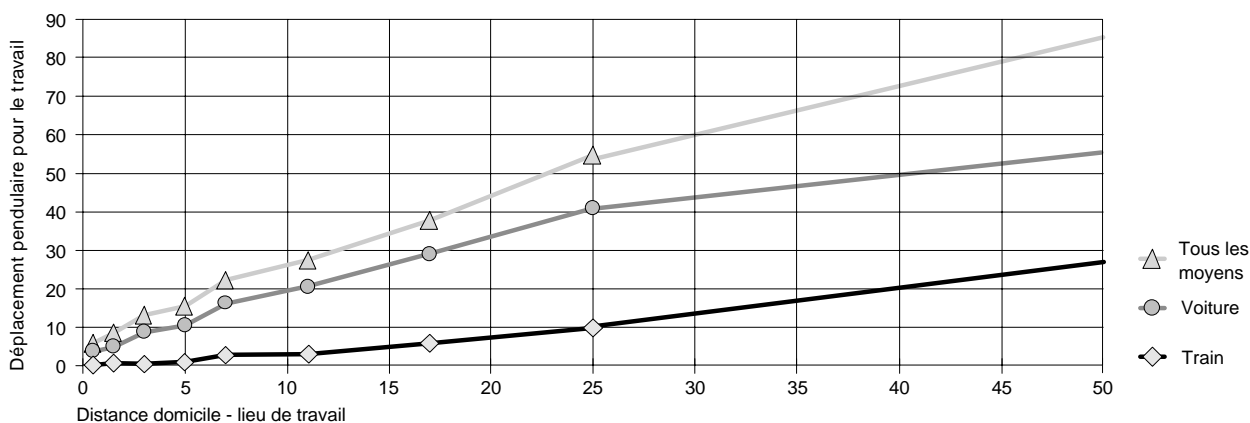
Distance journalière moyenne parcourue par les actifs occupés selon la distance domicile - lieu de travail

Base = 7792 actifs occupés



Distance journalière moyenne parcourue pour aller au travail selon la distance domicile - lieu de travail

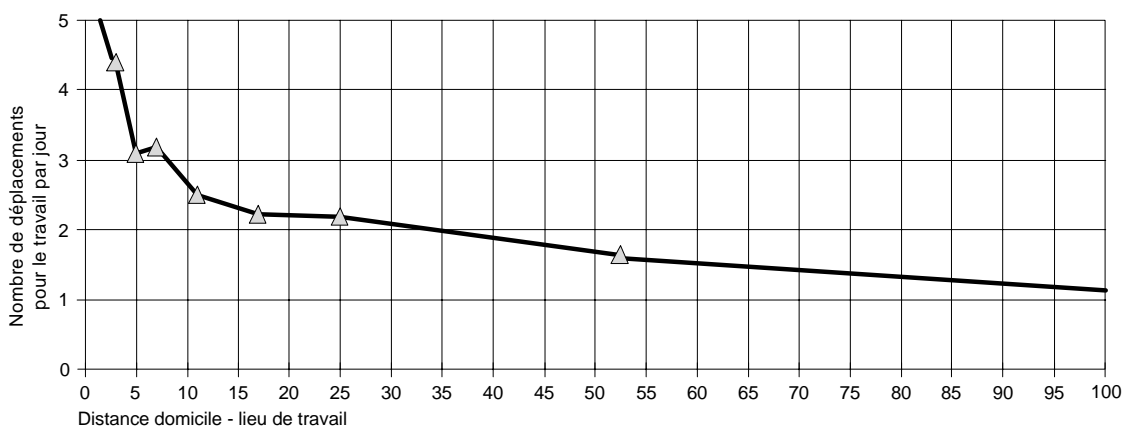
Base = 4751 personnes ayant travaillé le jour de référence



Nombre de déplacements pendulaires pour le travail selon la distance domicile - lieu de travail

(Rapport de la distance des déplacements pendulaires à la distance entre le domicile et le lieu de travail)

Base = 4751 personnes ayant travaillé le jour de référence



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Taux d'occupation des voitures

Le taux d'occupation des voitures de tourisme (nombre moyen d'occupants par kilomètre parcouru) est faible: 1,62 personne.

On peut extraire de notre enquête un échantillon représentatif des déplacements en voiture effectués dans notre pays. Pour cela, on a pris d'abord toutes les étapes en voiture pour lesquelles la personne interviewée était le conducteur. Les étapes consécutives, parcourues pour le même motif de déplacement, sont ensuite agrégées en déplacements. On obtient ainsi 20'419 déplacements en voiture; on dispose exactement des mêmes renseignements sur ces derniers que sur les déplacements de personnes. Des explications sur les raisons qui ont conduit à utiliser cette méthode figurent dans le chapitre «Calcul du taux d'occupation» (page 22).

Le taux d'occupation des voitures varie très peu en fonction de la saison. Par contre il change suivant le jour de la semaine. Il atteint 2,34 le dimanche. Il semble être plus élevé le lundi et le vendredi que le mardi et le mercredi. Cet effet est peut-être dû aux personnes qui ont un autre domicile la semaine que le samedi et le dimanche. Le lundi et le vendredi, ces personnes effectuent de plus long trajets, pour lesquels elles prennent plus volontiers des passagers.

Le taux d'occupation est particulièrement bas dans les déplacements pendulaires pour le travail: 1,14, mais plus élevé dans les déplacements pour les loisirs: 2,07.

Le nombre de passagers est en moyenne plus élevé dans les longs trajets que dans les petits: il est de 1,39 passager dans les déplacements de moins de 2 km et de 1,80 dans ceux qui font plus de 50 km.

La taille du ménage du conducteur influence fortement le taux d'occupation : 1,32 pour les personnes vivant seules et 1,92 pour les ménages de 5 personnes et plus.

Le nombre de voitures dans le ménage influence aussi le taux d'occupation. Ce dernier est de 2,00 dans les ménages disposant de moins d'une voiture pour 4 personnes et il se situe à 1,37 dans ceux qui comptent une voiture ou plus par personne.

Il n'existe aucune différence entre ville et campagne, entre hommes et femmes et entre les différentes catégories d'âges sur le plan du taux d'occupation des voitures.

Taux d'occupation selon le motif du déplacement et le jour de la semaine

Jour de la semaine	Motif du déplacement					
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires
Tous les jours	1,62	1,14	1,35	1,70	2,07	1,30
du lundi au vendredi	1,45	1,14	1,39	1,65	1,87	1,29
Samedi	1,90	1,20	1,22	1,83	2,10	1,32
Dimanche / jours fériés	2,34	1,23	.	2,01	2,40	1,88

Base: 20'419 déplacements en voiture

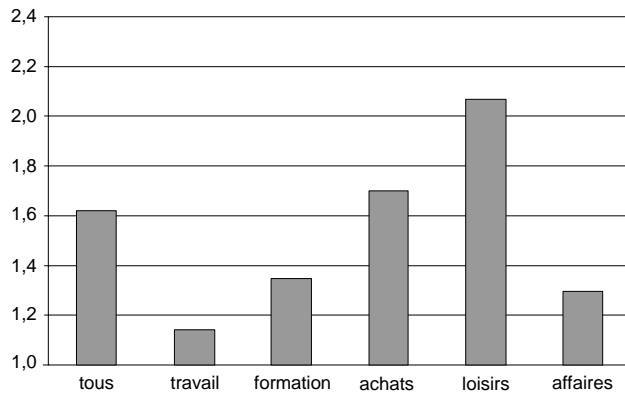
Taux d'occupation selon le nombre de personnes dans le ménage du conducteur

Jour de la semaine	Nombre de personnes dans le ménage					
	Tous les ménages	1	2	3	4	5+
Tous les jours	1,62	1,32	1,55	1,68	1,77	1,92
du lundi au vendredi	1,45	1,22	1,41	1,49	1,59	1,60
Samedi	1,90	1,52	1,68	1,98	2,34	2,29
Dimanche / jours fériés	2,34	1,61	2,18	2,51	2,56	3,41

Base: 20'419 déplacements en voiture

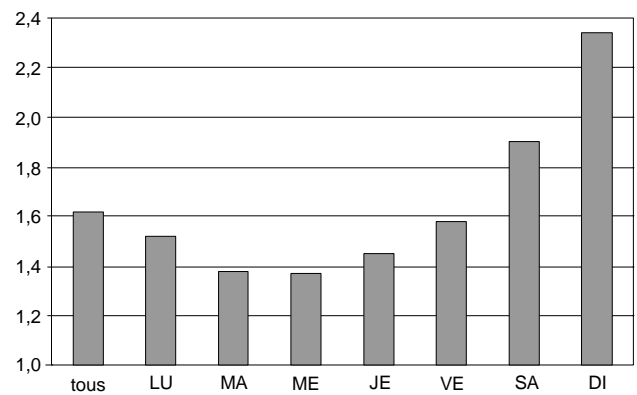
Taux d'occupation des voitures selon le motif du déplacements

Base = 20 419 déplacements en voiture



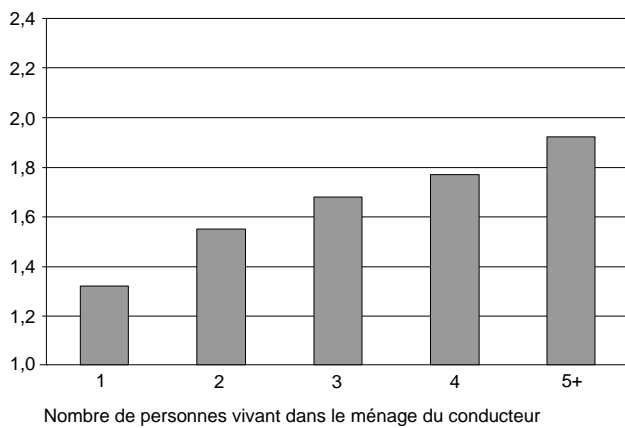
Taux d'occupation des voitures selon le jour de la semaine

Base = 20 419 déplacements en voiture



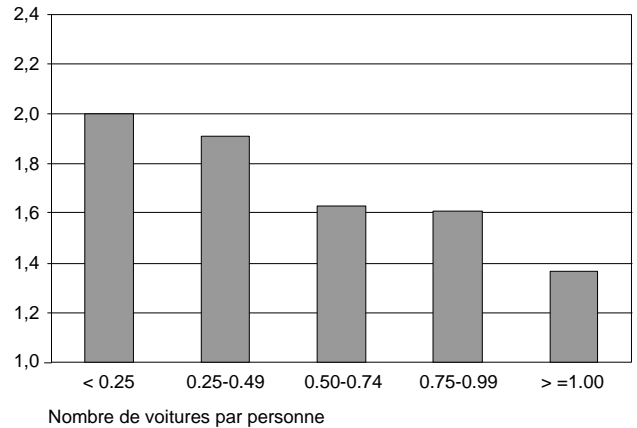
Taux d'occupation des voitures selon le nombre des personnes vivant dans le ménage du conducteur

Base = 20 419 déplacements en voiture



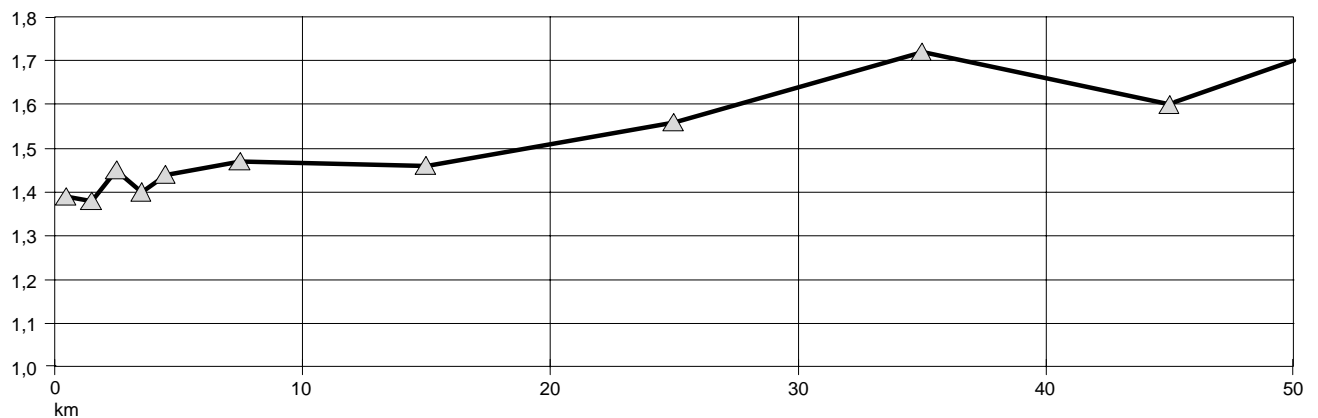
Taux d'occupation des voitures selon le nombre de voitures par personne dans le ménage du conducteur

Base = 20 419 déplacements en voiture



Taux d'occupation des voitures selon la longueur du déplacement

Base = 20 419 déplacements en voiture



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Les enfants et les transports

Les enfants âgés de 6 à 17 ans font en moyenne 20,6 km par jour, ce qui occupe 1 heure et 5 minutes de leur journée. Les 2/3 de la distance est parcourue pour les loisirs. Les chemins pour se rendre à l'école représentent un peu moins du 1/4. Les garçons se déplacent plus que les filles.

Les enfants de 6 à 9 ans font déjà plus de la moitié de la distance parcourue par la population suisse en moyenne. Les loisirs, suivis par les chemins à l'école sont les raisons de se déplacer prépondérantes. La différence entre les filles et les garçons, essentiellement due aux loisirs, est très marquée entre 6 et 9 ans, mais disparaît complètement entre 14 et 17 ans.

Les enfants de 6 à 17 ans utilisent un peu plus d'une heure en moyenne pour se déplacer. Les plus jeunes, de 6 à 9 ans, sont en route pendant 59 minutes, les plus âgés, de 14 à 17 ans, pendant 1 heure et 14 minutes. La différence entre les garçons et les filles pour le temps utilisé est beau-

coup moins apparente que pour la distance parcourue: entre 6 et 9 ans les filles utilisent 33 minutes pour les déplacements des loisirs, les garçons 40 minutes.

Les garçons utilisent plus souvent le vélo et la voiture que les filles, et font ainsi, dans le même temps, une plus grande distance.

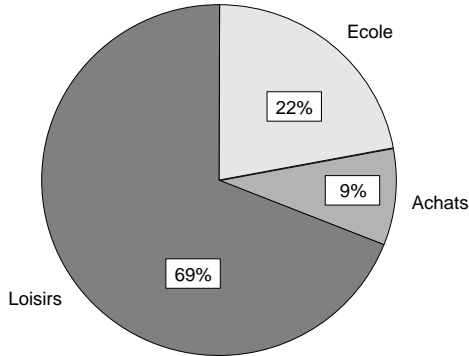
La différence entre la ville et la campagne est encore plus marquée que pour les adultes: les enfants entre 6 et 17 ans parcourent 14,8 km s'ils habitent dans une grande ville et 22,6 km s'ils habitent à la campagne.

Enfants: distance journalière moyenne et temps moyen nécessaire par jour (sans les temps d'attente) selon le motif, l'âge et le sexe, ville/campagne

Age et sexe	Distance journalière moyenne en km				Temps moyen nécessaire par jour en minutes				Nombre d'enfants
	Motif du déplacement				Motif du déplacement				
	Tous les motifs	Formation	Achats	Loisirs	Tous les motifs	Formation	Achats	Loisirs	
6 à 17 ans									
Tous	20,6	4,3	1,7	13,9	64,6	20,0	4,2	39,0	2334
Garçons	22,6	4,5	1,6	15,8	67,5	21,1	3,6	41,3	1170
Filles	18,4	4,0	1,9	11,9	61,5	18,9	4,8	36,4	1164
6 à 9 ans									
Tous	18,1	2,4	2,3	13,5	58,9	16,8	5,1	37,0	809
Garçons	22,5	2,8	2,7	17,0	63,5	18,1	4,9	40,4	421
Filles	13,1	1,8	1,8	9,5	53,8	15,3	5,4	33,1	388
10 à 13 ans									
Tous	19,0	4,0	1,9	13,2	61,2	21,6	4,0	35,5	774
Garçons	20,1	4,4	1,3	14,4	64,9	24,2	2,9	37,8	384
Filles	17,9	3,5	2,5	11,9	57,4	19,0	5,2	33,3	390
14 à 17 ans									
Tous	24,8	6,6	1,1	15,1	74,0	21,8	3,4	44,5	751
Garçons	25,2	6,4	0,8	15,7	74,4	21,3	2,9	45,9	365
Filles	24,3	6,8	1,3	14,5	73,6	22,4	4,0	43,2	386
Ville / Campagne									
Grandes villes	14,8	2,8	0,7	11,1	58,8	16,7	2,9	38,6	427
Autres villes	21,3	4,4	1,8	14,4	64,3	20,5	4,8	37,7	1183
Campagne	22,6	4,8	2,1	14,7	67,8	21,0	4,1	40,7	724

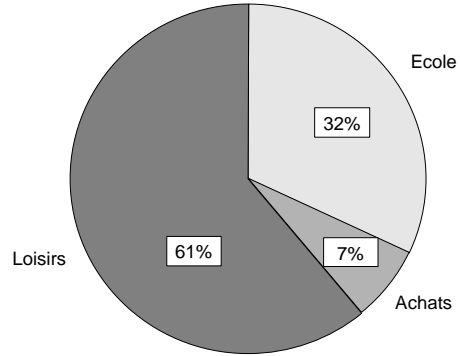
Enfants: répartition des distances selon le motif du déplacement

Base = 2334 enfants de 6 à 17 ans



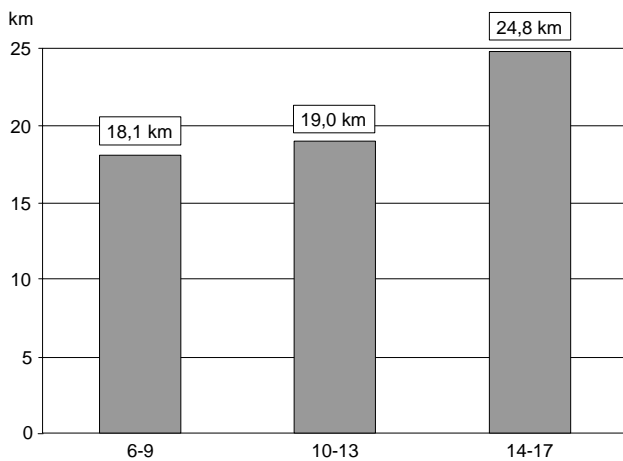
Enfants: répartition du temps utilisé à se déplacer (avec les temps d'attente) selon le motif du déplacement

Base = 2334 enfants de 6 à 17 ans



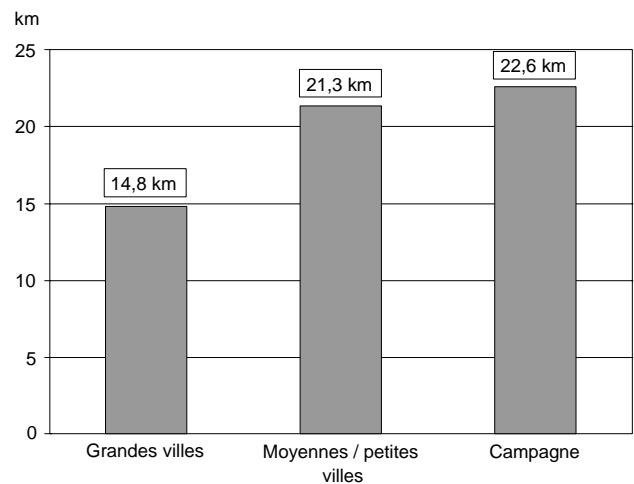
Enfants: distance journalière moyenne selon l'âge des enfants

Base = 2334 enfants de 6 à 17 ans



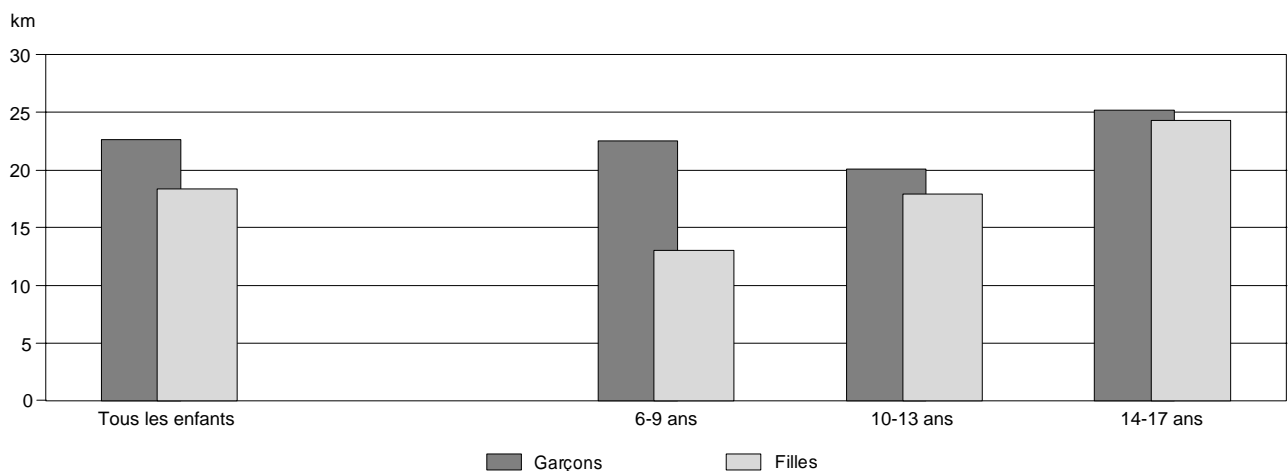
Enfants: distance journalière moyenne selon le domicile (ville/campagne) des enfants

Base = 2334 enfants de 6 à 17 ans



Enfants: distance journalière moyenne selon le sexe et l'âge des enfants

Base = 2334 enfants de 6 à 17 ans



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Les enfants sur le chemin de l'école

Les jours d'école, les enfants âgés de 6 à 17 ans font en moyenne 8,4 km pour se rendre aux études, ce qui occupe 1 heure et 5 minutes de leur journée. Les moyens de transports utilisés changent beaucoup avec l'âge. Le train couvre la plus grande part de la distance parcourue (1,7 km) suivi par les bus et tram (1,6 km), le vélo (1,6 km) et la marche (1,4 km).

Les enfants se déplacent en moyenne de 8,4 km par jour pour se rendre à l'école (on considère ici les enfants qui ont fait au moins un chemin à l'école). Les moyens de transports utilisés changent beaucoup en fonction de l'âge. Les écoliers les plus jeunes parcourent la plus grande distance en voiture ou à pied. Les enfants de 10 à 13 ans préfèrent le vélo, suivi par la marche à pied et les transports publics. Les jeunes de 14 à 17 ans prennent surtout le train et les transports publics.

Les trois quarts des enfants qui se rendent à l'école ont parcouru tout ou une partie du chemin à pied. Un quart des enfants ont utilisé le

vélo. La marche diminue avec l'âge, mais reste le moyen le plus utilisé. La voiture est surtout utilisée par les enfants de 6 à 9 ans. L'emploi du vélo, du bus et du train augmente avec l'âge. L'emploi du vélomoteur ne concerne que 6 enfants sur 100 qui sont en âge de l'utiliser.

En résumé les plus jeunes vont ou bien à pied ou bien sont amenés par les parents en voiture. Les plus âgés se déplacent indépendamment des parents et utilisent plus les moyens de transport en commun que les moyens individuels.

Choix modal des enfants pour se rendre à l'école

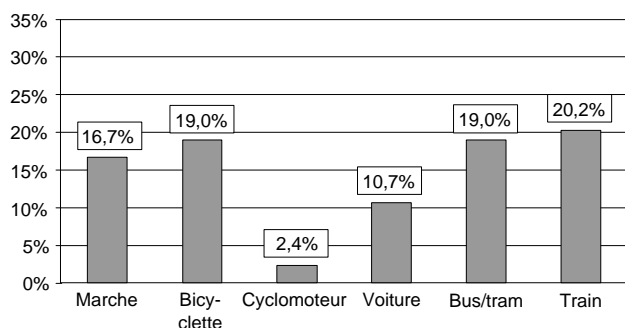
Sexe et âge	Pourcentages respectifs des enfants qui sont allés à l'école à pied, à vélo ...						Nombre d'enfants
	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur	Voiture	Bus/tram	Train	
6 à 17 ans							
Tous	76,2	25,1	1,9	9,6	16,0	5,7	1200
Garçons	75,7	23,8	2,4	10,4	14,6	4,9	610
Filles	76,7	26,5	1,4	8,8	17,5	6,7	590
6 à 9 ans							
Tous	88,9	7,5	0,0	14,4	8,2	0,4	403
Garçons	86,8	6,3	0,0	17,3	7,6	0,0	217
Filles	91,2	8,9	0,0	10,9	9,0	0,9	186
10 à 13 ans							
Tous	73,0	29,6	0,3	8,4	13,2	3,4	433
Garçons	70,0	31,2	0,0	8,1	11,7	2,3	221
Filles	76,5	27,7	0,6	8,8	14,9	4,9	212
14 à 17 ans							
Tous	66,2	38,9	6,0	5,9	27,8	14,2	364
Garçons	70,1	34,8	8,2	5,3	26,6	13,9	172
Filles	62,3	43,0	3,7	6,6	29,0	14,6	192

Enfants: distance moyenne parcourue par jour pour aller à l'école selon le moyen de transport, l'âge et le sexe (km)

Age et sexe	Moyen de transport							Nombre d'enfants
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur	Voiture	Bus/tram	Train	
6 à 17 ans								
Tous	8,4	1,4	1,6	0,2	0,2	1,6	1,7	1200
Garçons	8,8	1,5	1,6	0,4	1,2	1,5	1,6	610
Filles	8,0	1,4	1,5	0,1	0,6	1,8	1,8	590
6 à 9 ans								
Tous	4,8	1,6	0,3	0,0	1,7	0,6	0,1	403
Garçons	5,7	1,7	0,2	0,0	2,6	0,6	0,0	217
Filles	3,7	1,5	0,5	0,0	0,7	0,6	0,1	186
10 à 13 ans								
Tous	7,1	1,4	1,9	0,0	0,7	1,2	0,8	433
Garçons	7,4	1,3	2,4	0,0	0,7	0,9	0,7	221
Filles	6,7	1,5	1,3	0,0	0,6	1,5	0,8	212
14 à 17 ans								
Tous	14,0	1,2	2,5	0,7	0,3	3,4	4,7	364
Garçons	14,3	1,4	2,2	1,3	0,3	3,5	4,7	172
Filles	13,7	1,1	2,7	0,2	0,4	3,2	4,7	192

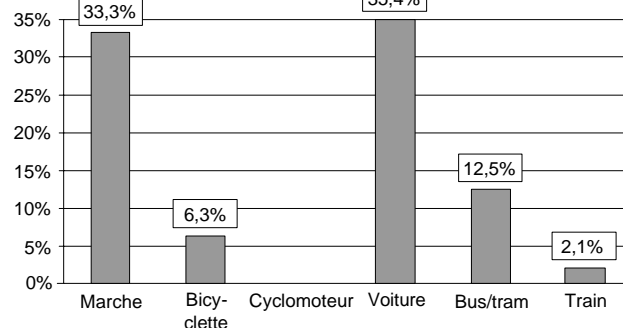
Répartition des distances selon le moyen de transport utilisé pour les enfants de 6 à 17 ans pour aller à l'école

Base = 1200 enfants



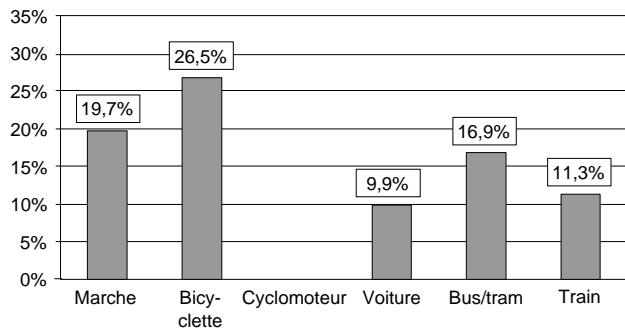
Répartition des distances selon le moyen de transport utilisé pour les enfants de 6 à 9 ans pour aller à l'école

Base = 403 enfants



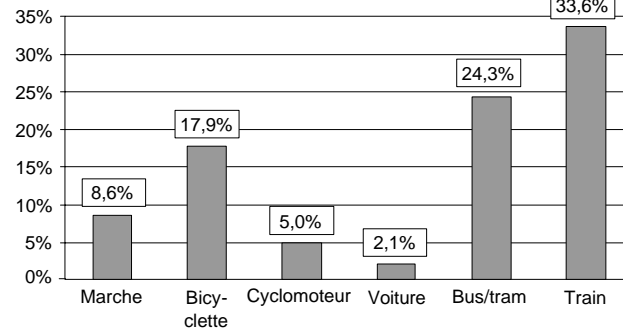
Répartition des distances selon le moyen de transport utilisé pour les enfants de 10 à 13 ans pour aller à l'école

Base = 433 enfants



Répartition des distances selon le moyen de transport utilisé pour les enfants de 14 à 17 ans pour aller à l'école

Base = 364 jeunes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Les piétons

Près de la moitié des déplacements se font, au moins en partie, à pied. 29% sont effectués exclusivement à pied, 19% sont combinés avec d'autres moyens de transports. Chaque personne en Suisse, âgée de 6 ans et plus, fait en moyenne 1,6 km par jour à pied.

Les usagers des transports publics se rendent généralement à pied au prochain arrêt. Ces personnes font journalièrement 870 m à pied pour prendre le train, le tram ou le bus. Un déplacement à pied vers les transports en commun à une longueur moyenne de 360 m.

Les rentiers et les personnes en formation font des distances à pied nettement plus grandes que les personnes en emploi.

Presque deux tiers de la distance parcourue à pied a pour motif les loisirs, 16% sert aux achats et 11% pour les trajets pendulaires au travail.

Dans les grandes villes on marche plus qu'à la campagne pour les achats ou pour aller au travail. Ce n'est que sur le chemin de l'école et de la formation que les campagnards marchent plus que les citadins.

Celui qui rejoint à pied les transports publics, parcourt 870 m par jour. Dans les grandes villes la distance au prochain arrêt des transports publics est nettement plus petite qu'à la campagne.

Distance moyenne jusqu'à l'arrêt des transport publics selon le domicile de la personne (ville / campagne)

Tous les régions	Grandes villes	Moyennes / petites villes	Campagne
360 m	320 m	390 m	400 m

Distance journalière moyenne parcourue à pied selon le motif du déplacement et le statut d'activité (km)

Statut d'activité	Motif du déplacement						Nombre de personnes
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires	
Tous	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03	18 020
Actifs occupés	1,42	0,30	0,00	0,17	0,90	0,05	9 435
Retraités	1,75	0,01	0,00	0,47	1,28	0,00	3 093
Elèves de 6 à 13 ans	1,53	0,00	0,80	0,09	0,64	0,00	1 566
Elèves, apprentis de 14 à 17 ans	1,54	0,06	0,59	0,08	0,81	0,01	739
Étudiants, apprentis ≥ 18	1,75	0,19	0,40	0,16	0,99	0,01	760
Travail ménager à domicile, autre	1,61	0,01	0,00	0,46	1,13	0,01	2 427

Base = 18'020 personnes

Distance journalière moyenne parcourue à pied selon le motif du déplacement et l'âge de la personne (km)

Age	Motif du déplacement						Nombre des personnes
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires	
Tous	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03	18 020
<17	1,53	0,02	0,72	0,09	0,70	0,00	2 334
18-25	1,47	0,26	0,16	0,16	0,87	0,01	1 725
Hommes 26-65	1,47	0,25	0,00	0,14	1,02	0,06	5 199
Femmes 26-62	1,56	0,21	0,01	0,35	0,96	0,03	5 463
Hommes >65	1,92	0,02	0,00	0,43	1,48	0,00	1 054
Femmes >62	1,48	0,02	0,00	0,47	0,99	0,00	2 235

Base = 18'020 personnes

Distance journalière moyenne parcourue à pied selon le motif du déplacement et le domicile (ville / campagne) en km

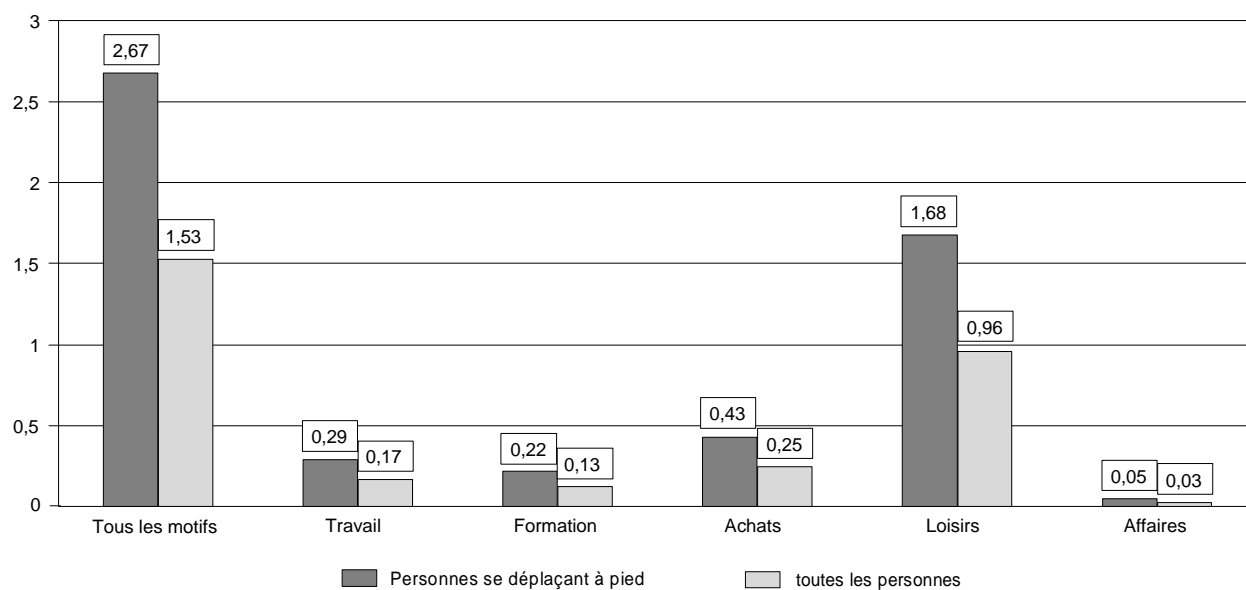
Ville / campagne	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires
Tous les personnes	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03
Grandes villes	1,77	0,24	0,1	0,35	1,05	0,03
Moyennes / petites villes	1,51	0,16	0,13	0,23	0,96	0,02
Campagne	1,36	0,12	0,14	0,18	0,89	0,03

Base = 18'020 personnes

Distance journalière moyenne parcourue à pied selon le motif du déplacement

Base = 18 020 personnes et 10 657 piétons

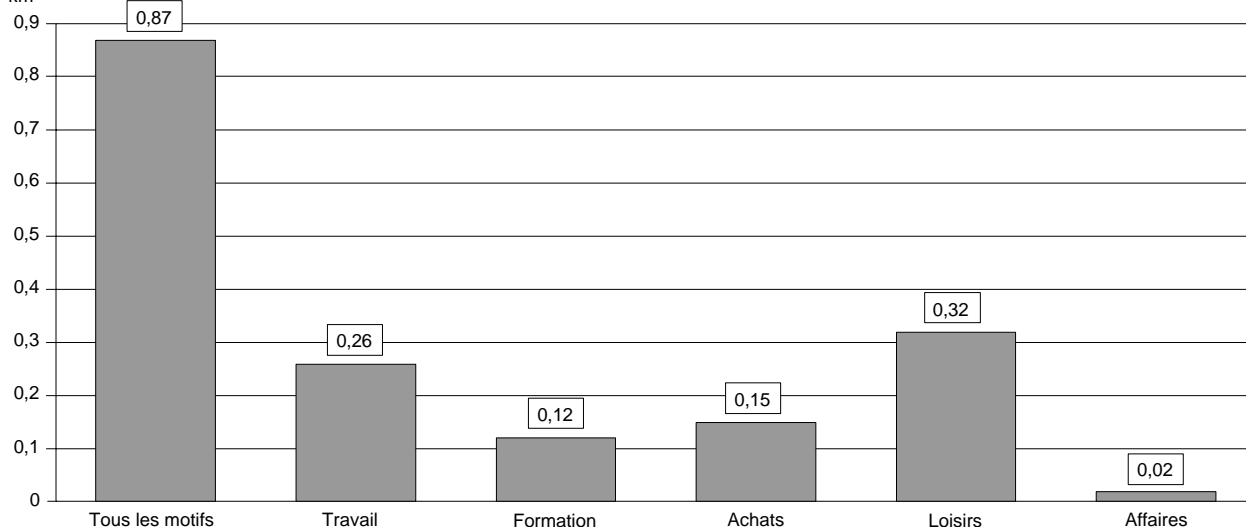
km



Distance journalière moyenne parcourue à pied pour aller prendre les transports publics

Base = 3507 personnes se déplaçant à pied pour prendre les transports publics

km



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Moyens de transport utilisés habituellement pour se rendre au travail et moyens effectivement utilisés le jour de référence

L'enquête de 1994 permet de comparer directement le comportement habituel en matière de transports et le comportement effectif. Si l'on prend pour exemple les trajets pendulaires pour le travail, on s'aperçoit qu'il y a une très bonne concordance entre comportement habituel et comportement effectif en ce qui concerne l'utilisation du vélo et du train. La part d'utilisation effective de la voiture, quant à elle, a tendance à être sous-estimée.

54% des personnes interrogées disent utiliser habituellement la voiture; 62% l'ont utilisée effectivement et ont parcouru 71% de la distance globale pour se rendre au travail. La différence entre les deux premiers chiffres s'explique peut-être par une tendance à sous-estimer la part de la voiture pour donner une réponse socialement convenable («je pollue moins»). Cette différence est encore plus prononcée pour les distances domicile-lieu de travail de moins de 1 km: 16% des personnes déclarent utiliser la voiture, alors que 29% l'ont utilisée effectivement pour se rendre au travail le jour de référence.

12% des personnes déclarent aller habituellement au travail en utilisant une bicyclette; 10% l'ont effectivement fait et ont parcouru 3% de la distance globale pour se rendre au travail. Contrairement à l'emploi de la voiture, celui du vélo est estimé de manière assez réaliste.

10% des personnes affirment que le train est leur moyen de transport habituel, 9% l'ont pris effectivement le jour de référence, couvrant ainsi 16% de la distance totale des trajets pendulaires pour le travail. La concordance entre le comportement habituel et le comportement effectif est ici très bonne.

12% des personnes considèrent la marche comme moyen de locomotion habituel. 44% ont fait au moins une partie du déplacement pendulaire à pied, parcourant ainsi 2% de la distance globale pour se rendre au travail. La marche est très souvent utilisée en combinaison avec d'autres moyens de transport, mais pour de petits trajets seulement.

Moyens habituels et moyens utilisés

	Moyen habituel	Moyen utilisé	Part de la distance parcourue
Marche	12%	44%	2%
Bicyclette	12%	10%	3%
Voiture	54%	62%	71%
Train	10%	9%	16%

*Moyens de transport utilisés habituellement pour se rendre au travail
et moyens effectivement utilisés le jour de référence*

Moyen de transport utilisé habituellement pour aller au travail selon la distance domicile - lieu de travail (plusieurs mentions possibles)

Moyen de transport utilisé habituellement pour aller au travail	Distance domicile - lieu de travail					
	Total 100 %	<=1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
Marche	12%	57%	4%	0%	0%	0%
Bicyclette	12%	22%	20%	6%	3%	3%
Cyclomoteur	2%	2%	4%	2%	1%	0%
Motocycle	3%	1%	3%	4%	3%	2%
Voiture	54%	16%	52%	68%	73%	68%
Train	10%	1%	3%	10%	20%	34%
Car postal	1%	0%	1%	2%	3%	2%
Bus/tram	15%	4%	22%	19%	11%	9%
Autre	1%	0%	1%	1%	1%	1%

Base = 17'951 actifs occupés devant se déplacer pour aller au travail

Moyen de transport effectivement utilisé pour aller au travail le jour de référence selon la distance domicile - lieu de travail

Moyen de transport utilisé pour aller au travail le jour de référence	Distance domicile - lieu de travail					
	Total 100 %	<=1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
Marche	44%	64%	39%	40%	38%	42%
Bicyclette	10%	17%	15%	4%	3%	5%
Cyclomoteur	2%	1%	3%	2%	0%	0%
Motocycle	2%	1%	2%	2%	2%	1%
Voiture	62%	29%	60%	72%	80%	79%
Train	9%	1%	3%	10%	17%	26%
Car postal	1%	0%	1%	1%	2%	2%
Bus/tram	14%	3%	19%	18%	11%	14%
Autre	1%	1%	1%	1%	1%	1%

Base = 4879 actifs occupés ayant travaillé le jour de référence

Pourcentage de la distance parcourue selon la distance domicile - lieu de travail

Moyen de transport utilisé pour aller au travail le jour de référence	Distance domicile - lieu de travail					
	Total 100 %	<=1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
Marche	2%	10%	5%	2%	1%	1%
Bicyclette	3%	6%	8%	2%	1%	0%
Cyclomoteur	1%	2%	3%	1%	0%	0%
Motocycle	1%	0%	1%	2%	1%	0%
Voiture	71%	72%	67%	70%	78%	69%
Train	16%	6%	5%	11%	14%	26%
Car postal	1%	0%	0%	1%	1%	0%
Bus/tram	5%	2%	10%	9%	3%	1%
Autre	1%	4%	1%	1%	0%	2%

Base = 4879 actifs occupés ayant travaillé le jour de référence

Étapes

Une étape est la partie d'un déplacement effectuée sans changer de moyen de transport. Elle constitue l'unité de base de notre enquête, à partir de laquelle on construit les autres grandeurs décrivant la mobilité. Elle contient les informations concernant les moyens de transport.

Durant la période du 3 janvier 1994 au 31 janvier 1995, 84'882 étapes ont été enregistrées. Chaque étape est caractérisée par les adresses de départ et d'arrivée, le temps, la distance et le moyen de locomotion utilisé.

Une étape couvre en moyenne une distance de 7,3 km et dure 17,1 minutes. Les étapes en train font en moyenne 30 km et durent 30 minutes. Viennent ensuite les étapes en moto (12 km), en car postal (9 km) et en bus ou en tram (3,8 km). A pied, on fait en moyenne des étapes de 800 m.

Les graphiques de la répartition cumulée des étapes selon la distance donnent une image de leur distribution statistique. On peut diviser les moyens de transports en trois groupes.

- Les moyens utilisés pour les petites distances: la marche à pied, le vélo, le vélomoteur, le bus et le tram. Plus de 60% des étapes faites avec ces moyens de transport font moins de trois kilomètres.
- Les moyens utilisés pour les distance moyennes: l'auto, la moto et les cars postaux. Plus de 25% des étapes effectuées avec ces moyens de transport représentent moins de trois kilomètres et plus de 20% font plus de 10 kilomètres. Il est intéressant de noter que 30% des étapes parcourues en voiture sont inférieures à 3 kilomètres.
- Le train est utilisé pour les grandes distances: 9% seulement des étapes effectuées en train font moins de 3 kilomètres et plus de 60% sont supérieures à 10 kilomètres.

Distance moyenne des étapes selon le moyen de transport, la possibilité de disposer d'une voiture, le sexe et le jour de la semaine (km)

	Moyen de transport								
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train
Tous les jours	7,3	0,8	3,0	3,8	11,9	14,1	3,8	8,9	29,6
Jours ouvrables	6,6	0,7	2,6	3,7	7,3	12,9	3,7	8,9	27,6
Samedi	8,4	0,8	4,0	3,2	25,7	14,7	4,4	7,8	38,8
Dimanche / jours fériés	12,0	1,7	6,3	5,4	38,4	20,9	4,7	10,8	37,2
Voiture à disposition	8,9	0,9	3,6	3,5	12,0	13,9	4,1	8,2	32,3
Pas de voiture	4,8	0,7	2,6	4,0	11,2	15,4	3,7	9,2	27,4
Hommes	8,5	0,8	3,4	3,8	9,8	14,9	4,2	9,0	31,6
Femmes	6,1	0,7	2,5	4,0	23,0	12,9	3,6	8,8	27,7

Durée moyenne des étapes selon le moyen de transport, la possibilité de disposer d'une voiture, le sexe et le jour de la semaine (minutes)

	Moyen de transport								
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train
Tous les jours	17,1	13,2	14,3	12,6	19,1	20,0	12,3	17,8	30,0
Jours ouvrables	15,3	10,8	12,5	11,9	13,4	19,3	11,8	17,4	27,7
Samedi	19,0	15,6	18,0	10,4	37,9	19,4	13,4	16,2	41,3
Dimanche / jours fériés	29,1	30,5	31,5	21,4	49,3	25,0	16,7	25,2	37,8
Voiture à disposition	18,8	14,9	15,7	14,5	19,2	20,0	13,0	18,5	30,7
Pas de voiture	14,2	11,6	13,2	11,7	18,0	20,1	11,8	17,5	29,5
Hommes	18,9	13,7	15,7	12,4	16,8	22,0	12,9	19,6	32,0
Femmes	15,1	12,8	12,7	13,3	31,1	17,3	11,8	16,6	28,1

Base = 84'885 étapes

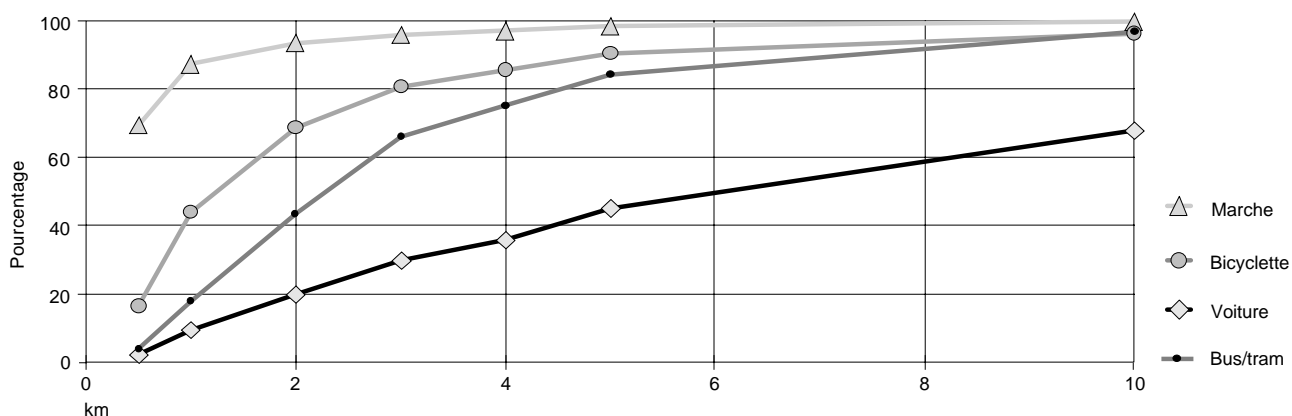
Répartition des étapes, selon la distance et le moyen de transport (en %)

Distance d'étape (km)	% des étapes selon le moyen de transport								
	Tous les moyens	Marche	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocycle	Voiture	Bus/tram	Car postal	Train
0.1 - 0.5	32,6	69,3	16,5	9,3	2,0	2,3	4,0	0,3	0,8
0.6 - 1	13,6	17,9	27,4	16,9	7,3	7,2	13,8	1,3	1,5
1.1 - 2	10,6	6,2	24,7	17,5	15,9	10,4	25,7	9,0	3,0
2.1 - 3	7,6	2,3	12,0	16,5	14,9	9,9	22,5	14,9	4,0
0.1-3	64,4	95,7	80,6	60,2	40,1	29,8	66,0	25,5	9,3
3.1 - 4	4,2	1,4	5,0	11,7	8,7	6,0	9,1	8,1	3,5
4.1 - 5	5,3	1,2	4,8	10,3	9,8	9,2	9,1	9,2	5,7
5.1 - 10	11,3	1,4	5,8	13,3	18,1	22,8	12,5	34,8	18,7
10.1 - 15	4,7	0,2	1,4	2,5	9,1	10,6	1,8	10,3	14,4
15.1 - 20	2,8	0,1	0,9	0,7	3,4	6,1	0,6	7,0	12,0
20.1 - 25	1,4	0,0	0,3	0,4	1,5	3,1	0,2	1,0	6,2
25.1 - 30	1,4k	0,0	0,3	0,0	1,6	3,3	0,3	1,7	6,2
30.1 - 40	1,2	0,0	0,3	0,7	2,3	2,6	0,2	0,8	5,7
40.1 - 50	0,8	0,0	0,3	0,0	1,2	1,8	0,1	0,3	4,3
50.1 - 75	1,0	0,0	0,3	0,0	0,6	2,1	0,0	1,2	4,6
75.1 - 100	0,7	0,0	0,0	0,1	2,2	1,3	0,1	0,0	4,1
>100	0,8	0,0	0,0	0,0	1,4	1,3	0,1	0,1	5,4

Base = 84'885 étapes

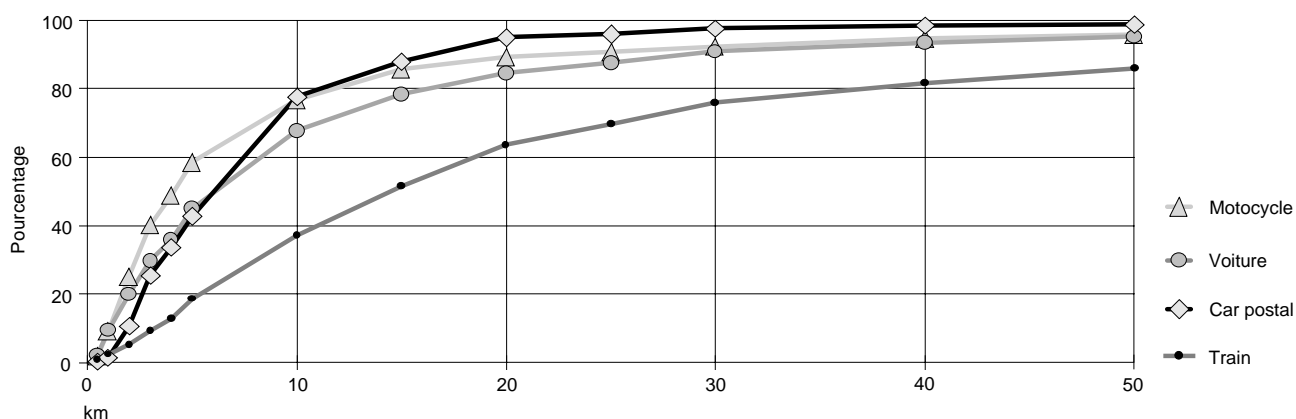
Répartition cumulée des étapes, selon la distance et le moyen de transport (courtes distances)

Base = 84 885 étapes



Répartition cumulée des étapes, selon la distance et le moyen de transport (longues distances)

Base = 84 885 étapes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Déplacements

Un déplacement est effectué dans un but précis. Il commence quand la personne se met en mouvement et se termine lorsque le but est atteint. Il se compose d'une ou de plusieurs étapes ayant le même motif. Il constitue l'outil principal du microrecensement pour caractériser le comportement des personnes. Un déplacement dure en moyenne 25 minutes et couvre une distance de 10 km. Chaque individu effectue en moyenne 3,24 déplacements par jour.

Une personne fait en moyenne 3,24 déplacements par jour. Les loisirs motivent la majeure partie des déplacements (1,34). Viennent ensuite les achats (0,75), le travail (0,73), la formation (0,26) et les voyages professionnels (0,17).

On effectue moins de déplacements le dimanche (2,11) qu'en semaine (3,54).

Les déplacements d'affaires et de service sont les plus long (24 km). Ceux effectués pour les loisirs font en moyenne 12,5 km. Viennent ensuite les

déplacements pour le travail (9,6 km), pour les achats (5,8 km) et pour la formation (4,5 km).

La durée des déplacements varie de manière similaire selon les motifs de déplacement. Les voyages d'affaires et de service restent en tête (56,4 minutes), devant les loisirs (32,3 minutes), le travail (18,8 minutes), la formation (17,4 minutes) et les achats (15,5 minutes). A noter que dans un petit nombre de cas (1%), les déplacements très compliqués (ceux des chauffeurs de taxi par exemple) ont été assimilés à un seul déplacement.

Nombre moyen de déplacements par personne en un jour

selon le motif du déplacement, la motorisation et le sexe de la personne ainsi que le jour de la semaine

	Motif du déplacement						Mobilité en %
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires	
Tous les jours	3,24	0,73	0,26	0,75	1,34	0,17	88,3
Jours ouvrables	3,54	0,97	0,34	0,81	1,18	0,23	90,5
Samedi	3,01	0,23	0,12	1,06	1,54	0,07	87,1
Dimanche / jours fériés	2,11	0,08	0,00	0,17	1,85	0,02	79,2
Voiture à disposition	3,52	1,00	0,04	0,81	1,40	0,27	91,3
Pas de voiture	2,82	0,32	0,59	0,66	1,23	0,03	83,7
Hommes	3,56	0,96	0,29	0,56	1,45	0,30	92,0
Femmes	2,95	0,51	0,23	0,93	1,23	0,05	85,7

Base = 18'020 personnes

Distance moyenne des déplacements en un jour

selon le motif du déplacement, la motorisation et le sexe de la personne ainsi que le jour de la semaine

	Motif du déplacement					
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires
Tous les jours	10,2	9,6	4,5	5,8	12,5	24,0
Jours ouvrables	9,3	9,5	4,5	5,7	10,1	24,0
Samedi	11,5	11,0	4,6	5,8	15,8	19,1
Dimanche / jours fériés	15,9	9,5	.	6,4	16,7	41,0
Voiture à disposition	11,8	10,1	13,6	6,8	13,3	24,6
Pas de voiture	7,4	7,1	3,6	3,8	11,0	15,0
Hommes	11,5	10,1	4,6	6,9	12,6	25,4
Femmes	8,9	8,7	4,4	5,1	12,3	16,0

Base = 58'315 déplacements

Durée moyenne des déplacements (en minutes)

selon le motif du déplacement, la motorisation et le sexe de la personne ainsi que le jour de la semaine

	Motif du déplacement					
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires
Tous les jours	25,5	18,8	17,4	15,5	32,3	56,4
Jours ouvrables	23,2	18,7	17,5	15,7	27,5	55,7
Samedi	27,7	22,6	15,5	15,6	37,0	47,2
Dimanche / jours fériés	39,8	16,3	.	12,8	42,4	120,5
Voiture à disposition	26,2	18,1	28,0	15,5	32,2	56,7
Pas de voiture	24,2	22,4	16,3	15,6	32,4	51,7
Hommes	27,0	18,4	17,4	16,4	32,1	58,8
Femmes	23,7	19,5	17,3	15,1	32,5	42,4

Base = 58'315 déplacements

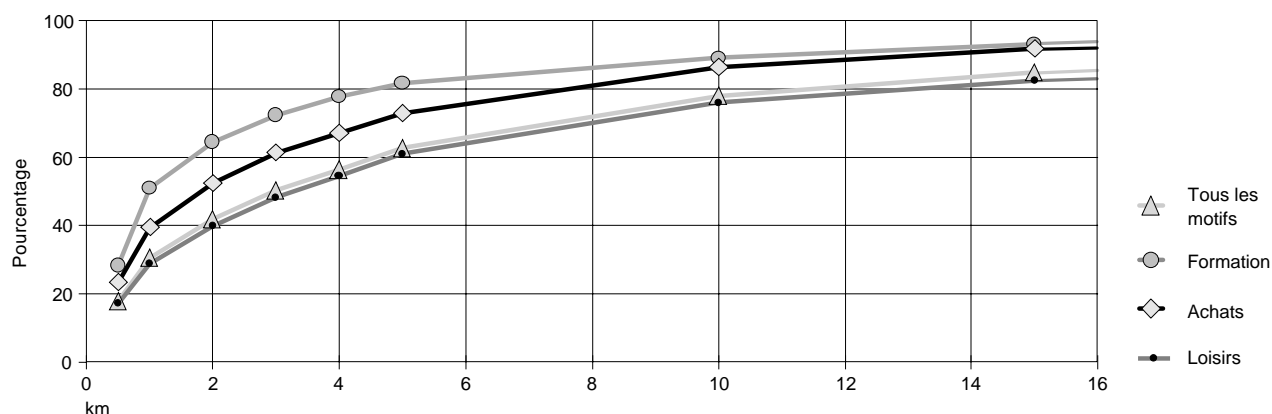
Répartition des déplacements, selon la distance et le motif (en %)

Distance (km)	Motif					
	Tous les motifs	Travail	Formation	Achats	Loisirs	Affaires
0.1 - 0.5	17,9	12,0	28,4	23,5	17,3	8,3
0.6 - 1	12,7	9,2	22,6	16,0	11,6	7,6
1.1 - 2	11,2	9,5	13,5	13,0	11,0	8,2
2.1 - 3	8,6	9,0	7,9	8,9	8,5	7,0
3.1 - 4	6,0	6,6	5,4	5,8	6,2	4,3
4.1 - 5	6,3	7,5	3,9	5,8	6,4	7,2
5.1 - 10	15,3	20,0	7,4	13,4	15,0	17,3
10.1 - 15	6,8	9,3	4,1	5,5	6,4	8,8
15.1 - 20	3,9	5,8	1,5	2,9	3,7	5,8
20.1 - 25	2,3	3,3	1,1	1,5	2,4	2,5
25.1 - 30	1,9	2,2	1,2	1,0	2,1	4,5
30.1 - 40	2,0	2,4	1,0	1,0	2,3	3,4
40.1 - 50	1,2	1,0	0,8	0,5	1,6	2,6
50.1 - 75	1,6	1,2	0,8	0,7	2,1	4,5
75.1 - 100	0,9	0,3	0,1	0,3	1,4	2,9
>100	1,3	0,6	0,2	0,2	2,1	5,3

Base = 58'315 déplacements

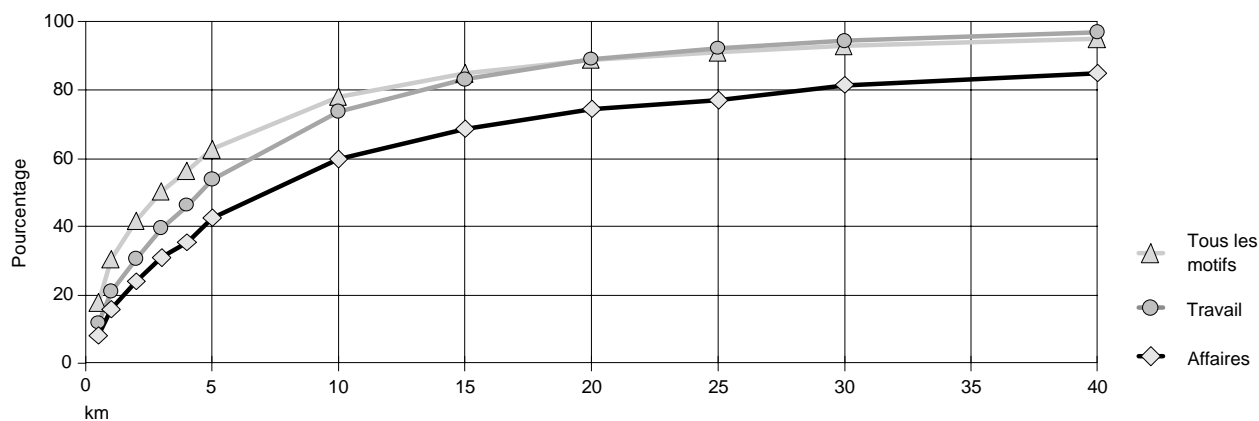
Répartition cumulée des déplacements, selon la distance et le motif

Base = 58 315 étapes



Répartition cumulée des déplacements, selon la distance et le motif

Base = 58 315 étapes



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Successions de motifs de déplacement et de moyens de transport

Tous les motifs de déplacement que poursuit une personne au cours d'une journée peuvent être représentés dans leur succession temporelle. Il existe également des successions de moyens de transport utilisés pour faire un déplacement. Différentes successions typiques sont abordées dans le présent chapitre.

1228 différentes successions de buts de déplacement ont été observées parmi 15'948 personnes étudiées. Mais 53 d'entre elles seulement se sont produites plus de 30 fois. Ces 53 séquences les plus fréquentes ont été accomplies par 80% des personnes faisant partie de l'échantillon. Les 20% restants ont effectué, au cours de la journée, des successions de déplacement assez complexes et plus ou moins uniques.

La succession de déplacements la plus fréquente se compose d'un déplacement pour les loisirs et d'un déplacement pour rentrer à la maison. 12% des personnes interrogées ont suivi ce modèle le jour de référence. 15% ont effectué uniquement des déplacements motivés par les loisirs, mais la journée qu'elles ont passée comporte plus de deux déplacements pour les loisirs.

8% des personnes ont accompli, au cours de cette journée, des déplacements pour le travail et des déplacements pour les loisirs. Ces deux buts ont été réalisés à la suite l'un de l'autre (type «sortie après le travail») ou en s'imbriquant l'un dans l'autre (type «travail - manger à l'extérieur - sortir du travail pour rentrer à la maison»).

Les déplacements pour les loisirs se combinent parfois avec des déplacements pour la formation (4%) et pour les achats (9%).

10% de personnes ont parcouru, le jour de référence, uniquement des trajets pour le travail et ont donc suivi le modèle «travail - rentrée à la maison» ou «travail-entrée à la maison-travail-entrée à la maison».

Au cours de cette journée, 2% des personnes de référence ont effectué des déplacements pour le travail et d'autres pour les achats.

Chacun de ces déplacements a impliqué un ou plusieurs moyens de transport. Les moyens de transport utilisés à la suite au cours d'un même déplacement forment une succession de moyens de transport. Les 58'413 déplacements répertoriés se répartissent entre 255 successions différentes des trois catégories suivantes: «marche ou vélo», «transport individuel motorisé (TIM)» et «transports publics (T.P.)».

La moitié des déplacements se font avec des véhicules TIM, la plupart du temps avec une voiture. Ils comportent le plus souvent une seule étape TIM. Il arrive cependant qu'ils se composent de plusieurs étapes TIM et d'étapes à pied.

11% des déplacements sont classés dans la catégorie «T.P.». Ces successions T.P. ne peuvent comprendre, en sus des étapes T.P., que des étapes à pied ou à vélo.

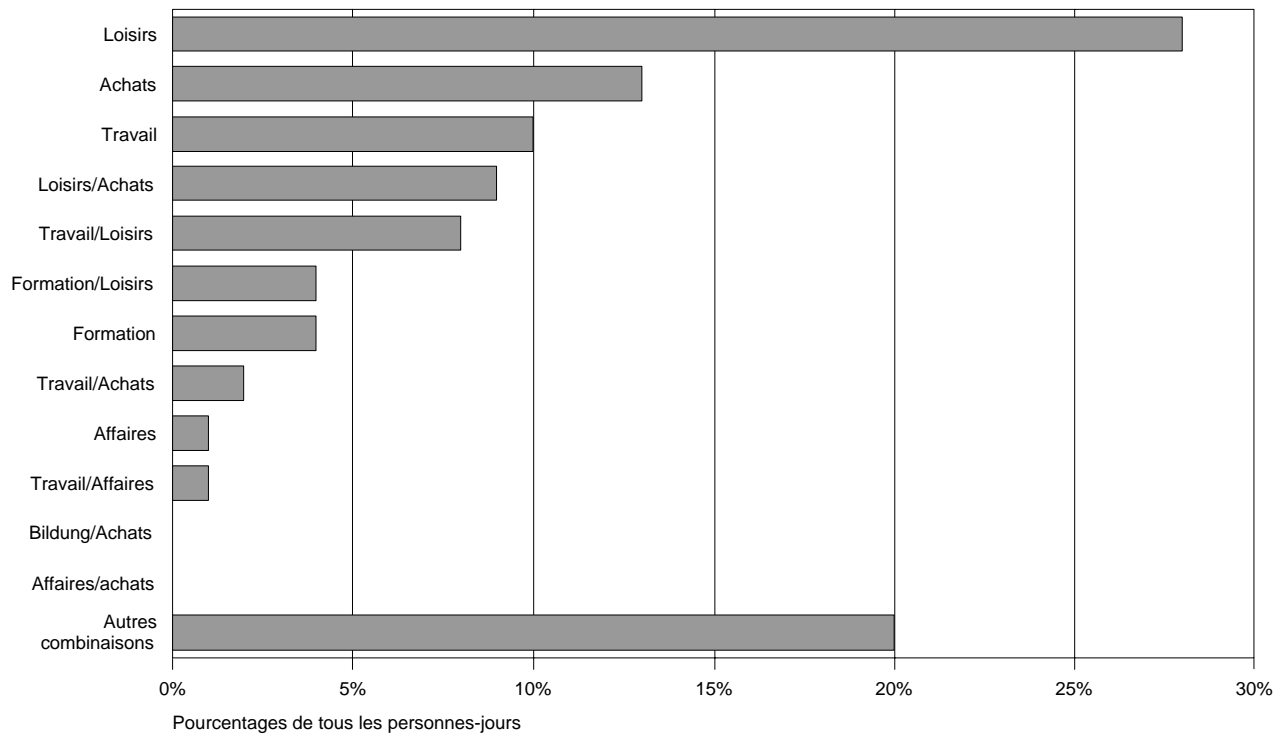
Les déplacements contenant à la fois des étapes T.P. et des étapes TIM (par exemple Park and Ride) sont très rares: ils ne représentent que 1% de l'ensemble des déplacements.

Les déplacements T.P. comprennent des successions de transports publics plus complexes que les déplacements TIM parce qu'ils incluent généralement une étape à pied pour accéder aux transports publics. En outre, 29% des déplacements T.P. comportent au moins un changement de transports publics.

Les déplacements que l'on effectue en utilisant les transports publics et un moyen de transport individuel motorisé sont encore plus complexes. Bien qu'ils ne représentent que 1% de l'ensemble des déplacements, ils couvrent 38% de toutes les successions de moyens de transport observées.

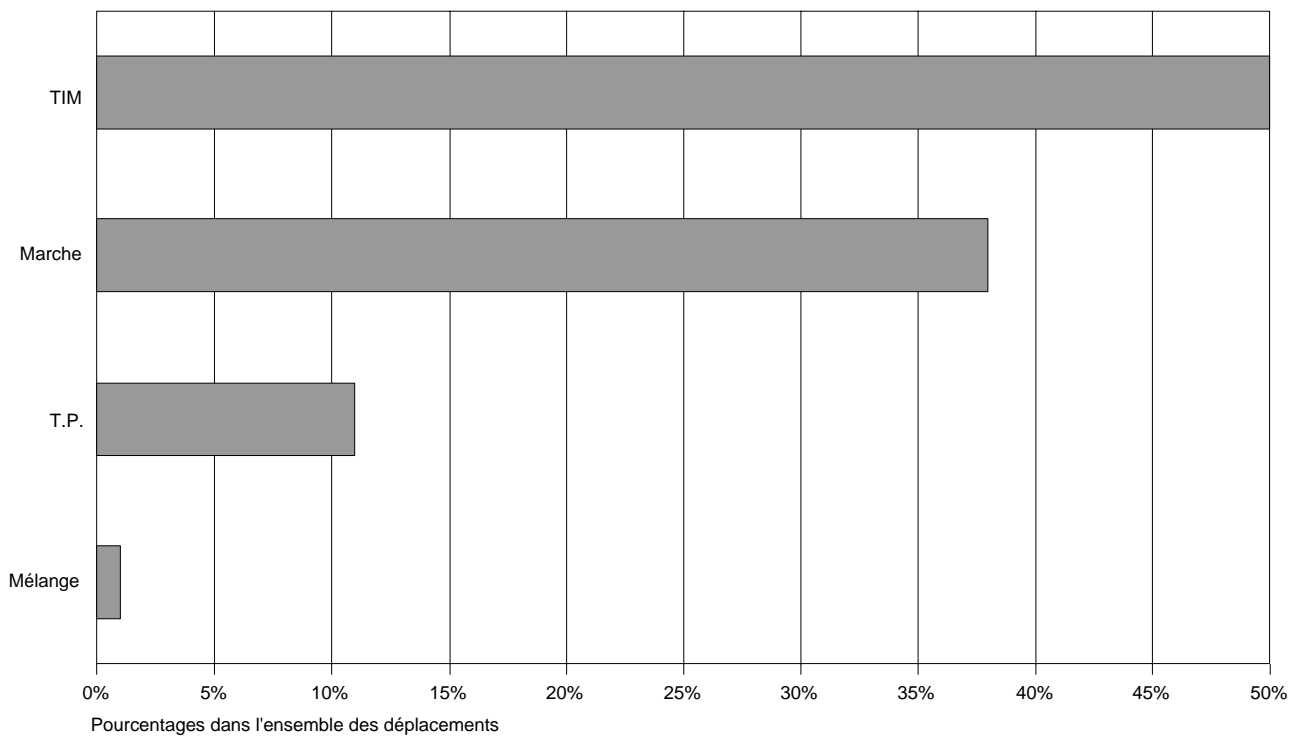
Les combinaisons les plus fréquentes de motifs de déplacement, par jour

Base = 15 948 Personnes-jours



Combinaisons de moyens de transport, par déplacement

Base = 58 315 déplacements



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

6 Opinion sur la politique des transports

Opinions exprimées sur le trafic automobile

Quatre affirmations concernant le trafic routier motorisé ont été lues aux personnes interrogées de 18 ans et plus. Celles-ci devaient dire si elles étaient entièrement d'accord, partiellement d'accord ou pas du tout d'accord avec chacune de ces affirmations. Le graphique montre les variations d'opinion entre les différents groupes de la population étudiée.

D'une manière générale, les Suisses romands sont de plus fervents défenseurs de la voiture que les Suisses allemands. Les personnes habitant à la campagne ont pratiquement la même opinion sur le réseau routier que les citadins; ce n'est par contre pas le cas en ce qui concerne les mesures limitatives. Les automobilistes sont en général plus favorables à la voiture, notamment les hommes, les personnes disposant en permanence d'une voiture ainsi que les personnes ne possédant aucun abonnement de transports publics. Les non-titulaires d'un permis de conduire ne se sentaient souvent pas en mesure de donner une réponse concernant le trafic routier motorisé.

- «*La Suisse dispose d'un réseau routier très bien aménagé.*»

oui: 79% partiellement d'accord: 10% non: 2% sans opinion: 8%

La grande majorité des personnes interrogées ont approuvé cette affirmation. Les Romands présentent ici un pourcentage légèrement inférieur à la moyenne.

- «*D'autres développements d'une certaine importance ne sont dès lors pas nécessaires dans le courant des prochaines années.*»

oui: 50% partiellement d'accord: 20% non: 18% sans opinion: 12%

Le pourcentage des personnes ayant approuvé cette affirmation est moins important que ci-dessus. Il existe donc des gens qui se disent satisfaits de notre réseau routier mais qui souhaitent malgré tout son extension. 50% des personnes interrogées estiment cependant que des développements dans ce domaine ne sont pas nécessaires. On trouve parmi elles un grand nombre de Suisses alémaniques, de femmes, de personnes sans permis de conduire, de personnes ne disposant pas d'une voiture ainsi que de détenteurs d'abonnements.

- «*Dans les centres des villes et dans les quartiers résidentiels, la circulation routière motorisée doit être limitée encore plus, par ex. par des zones réservées aux piétons, des zones de vitesse limitée à 30 km, une limitation des places de parc et des interdictions de circuler.*»

oui: 51% partiellement d'accord: 21% non: 19% sans opinion: 9%

La majorité des gens soutiennent ces mesures, mais leur proportion varie selon le groupe de population: le pourcentage des personnes ayant répondu par l'affirmative est plus important en Suisse alémanique qu'en Suisse romande. Les femmes plébiscitent ces mesures plus souvent que les hommes et les détenteurs d'abonnements ou les personnes ne disposant pas d'une voiture sont plus nombreux que les automobilistes à faire de même.

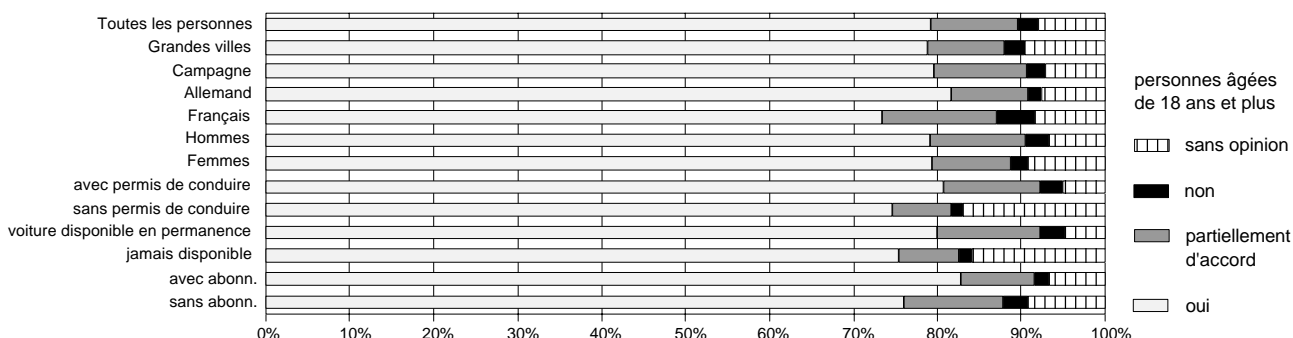
Les citadins rejettent plus fréquemment cette affirmation que les personnes habitant à la campagne. On peut supposer que les automobilistes vivant dans les zones rurales ne se sentent pas directement touchés par ces mesures, lesquelles concernent avant tout les villes.

- «*Les frais pour les accidents, les nuisances acoustiques, les dommages causés à la santé et à l'environnement par la circulation routière doivent être payés par les automobilistes, même si le fait de rouler en voiture devient plus cher.*»

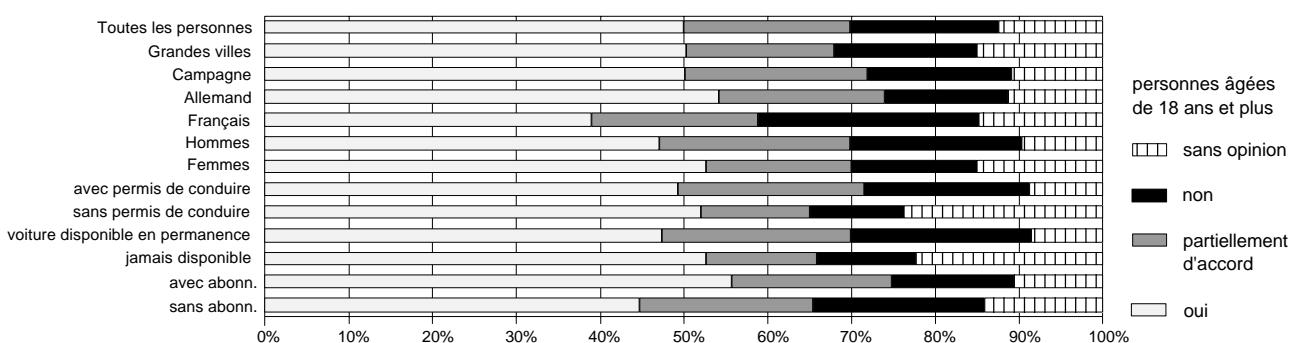
oui: 35% partiellement d'accord: 24% non: 29% sans opinion: 12%

Un tiers seulement des personnes interrogées appuie cette proposition. Celle-ci est un peu mieux accueillie en ville qu'à la campagne. Les Suisses romands, les personnes disposant en permanence d'une voiture et les personnes sans abonnement sont plus nombreux à la rejeter qu'à l'accepter.

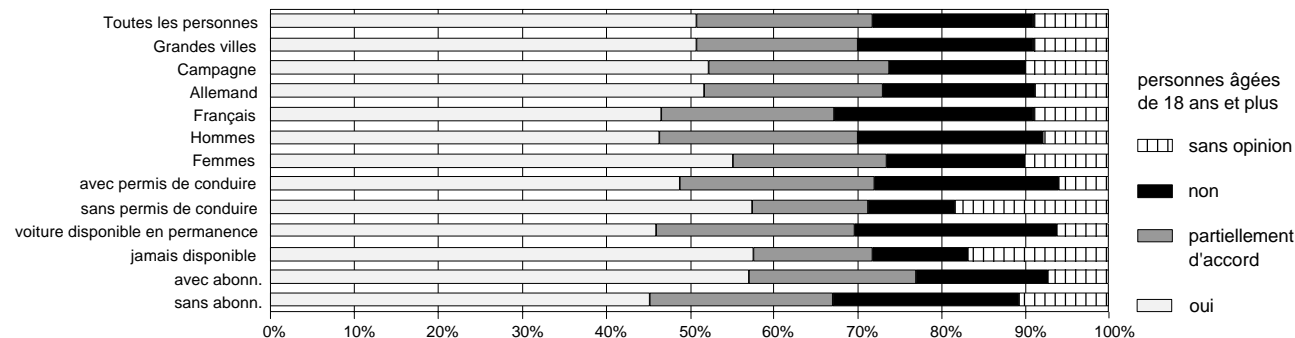
La Suisse dispose d'un réseau routier très bien aménagé



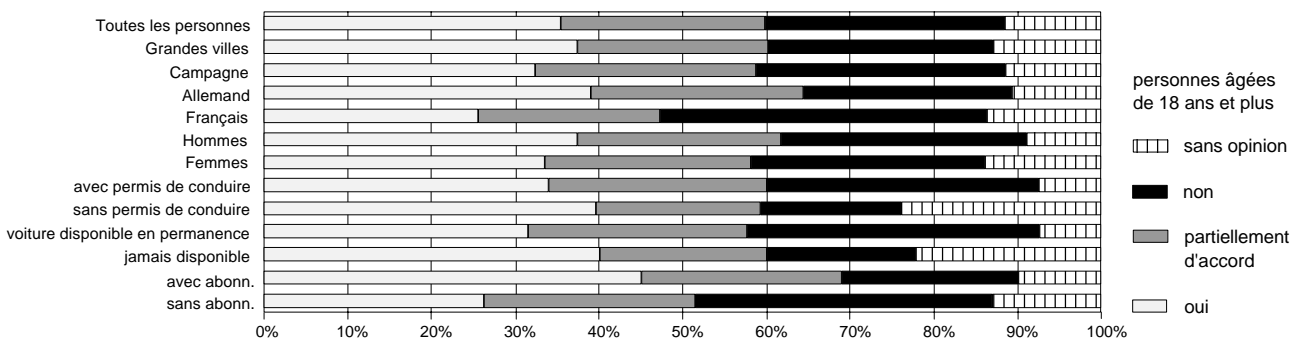
D'autres développements d'une certaine importance ne sont dès lors pas nécessaires



Limitation de la circulation routière motorisée dans les centres des villes et ans les quartiers résidentiels



Les automobilistes doivent payer eux-mêmes les frais qu'ils engendrent



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Opinions exprimées sur les transports publics

Les cinq affirmations suivantes concernent les transports publics. Les personnes âgées de 18 ans et plus ont pu dire si elles étaient entièrement d'accord, partiellement d'accord ou pas du tout d'accord avec chacune de ces affirmations. Le graphique présente les écarts entre les personnes acceptant ces dernières et celles qui les rejettent.

La majorité des personnes interrogées estiment que la promotion des transports publics doit être intensifiée et que ceux-ci doivent devenir meilleur marché. Peu de gens acceptent en fait l'idée de limitations dans le domaine des transports publics. Les automobilistes romands sont même plus fréquemment en faveur de la promotion des transports publics que les Suisses alémaniques.

- «Les transports publics doivent être davantage favorisés.»

oui: 64% partiellement d'accord: 14% non: 12% sans opinion: 10%

Près de deux tiers des personnes interrogées approuvent cette proposition. Les Suisses romands sont particulièrement nombreux à la soutenir. En outre, ce sont avant tout les détenteurs d'abonnements et, partant, les utilisateurs des transports publics qui souhaitent encourager ces derniers.

- «Les transports publics doivent devenir meilleur marché.»

oui: 66% partiellement d'accord: 14% non: 11% sans opinion: 9%

Deux tiers des personnes interrogées souhaitent que les transports publics soient meilleur marché. Cette proportion est encore plus forte parmi les Suisses romands et parmi les femmes. La proposition est souvent appuyée par des personnes qui n'utilisent pas les transports publics, à savoir les titulaires d'un permis de conduire disposant en permanence d'une voiture ou les personnes sans abonnement demi-tarif.

- «La Confédération, les cantons et les communes doivent aujourd'hui payer beaucoup trop pour les transports publics en utilisant les fonds fiscaux.»

oui: 25% partiellement d'accord: 19% non: 26% sans opinion: 30%

Près d'un tiers des personnes interrogées n'ont pas pris position sur cette affirmation. Les partisans et les adversaires de celle-ci sont à égalité: un quart chacun. L'affirmation a été plus souvent rejetée en Suisse romande, dans les grandes villes ainsi que par les détenteurs d'abonnements.

- «Sur les lignes non rentables, l'offre des transports publics doit être réduite.»

oui: 27% partiellement d'accord: 21% non: 39% sans opinion: 13%

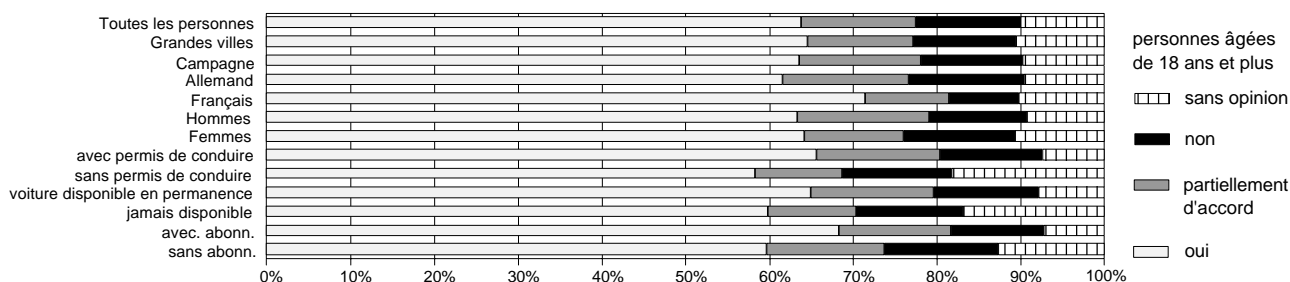
La proposition de réduire l'offre de transports publics est clairement rejetée (39% de non contre 27% de oui). Les détenteurs d'abonnements se prononcent encore plus nettement dans ce sens (45% de non contre 23% de oui). Les Suisses alémaniques et les titulaires d'un permis de conduire ne disposant pas de voiture sont également une majorité à s'opposer à une telle mesure.

- «Les lignes de train non rentables doivent être remplacées par des lignes de bus.»

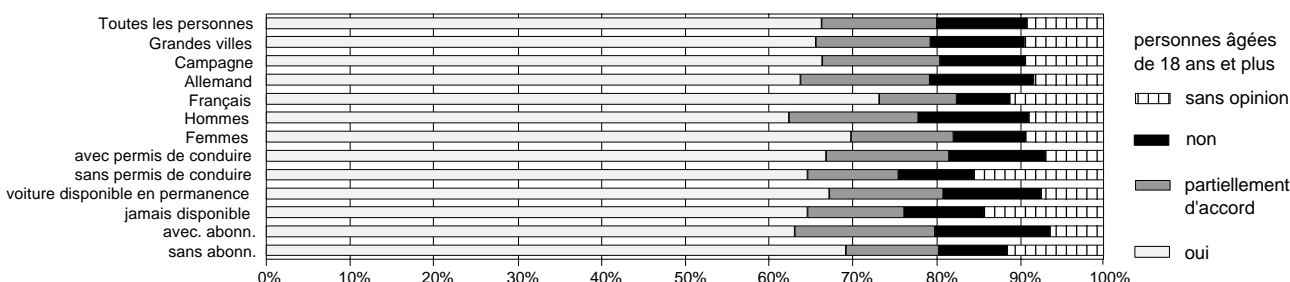
oui: 40% partiellement d'accord: 20% non: 27% sans opinion: 14%

40% des personnes interrogées sont d'accord avec cette proposition et 27% y sont opposés. Le non l'emporte toutefois en Suisse romande. Les titulaires d'un permis de conduire ou les personnes disposant en permanence d'une voiture sont plus fréquemment favorables à une telle mesure. Celle-ci passe également mieux auprès des femmes qu'auprès des hommes.

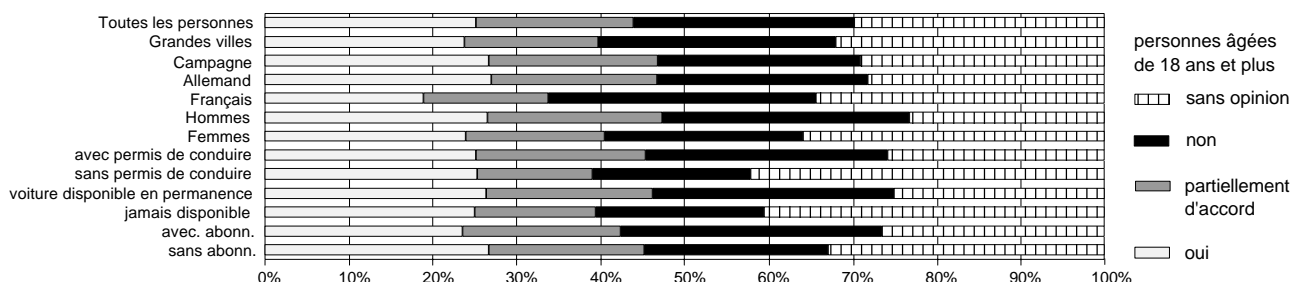
La promotion des transports publics doit être intensifiée



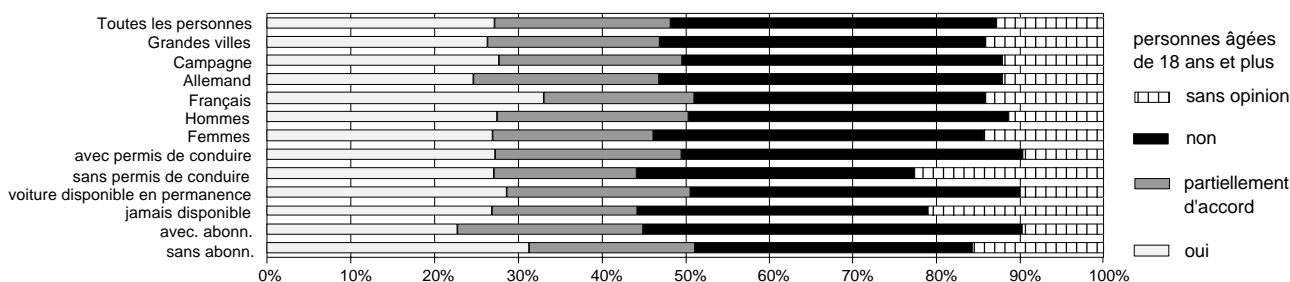
Les transports publics doivent devenir meilleur marché



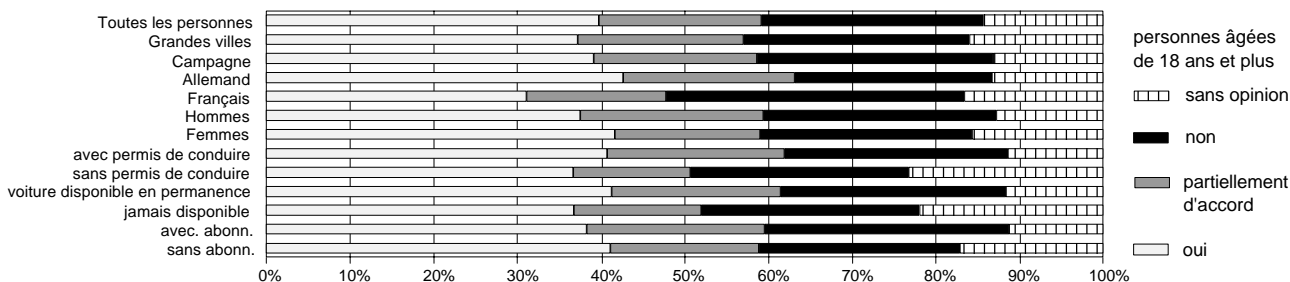
Trop de fonds fiscaux sont consacrés au financement des transports publics



Limitation de l'offre de transports publics sur les parcours non rentables



Les lignes de train non rentables doivent être remplacées par des lignes de bus



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

Opinions exprimées et comportement effectif

Toutes les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête et âgées de 18 ans et plus peuvent être réparties en sous-groupes en fonction de leur utilisation des moyens de transport le jour de référence. Ainsi, celui qui a roulé à vélo à un moment ou un autre de cette journée est considéré comme un utilisateur de bicyclette, celui qui a pris les transports publics comme un utilisateur des transports publics et ainsi de suite.

Emploi des moyens de transports

	Toutes les personnes	Emploi de la bicyclette		Emploi des TP		Emploi de la voiture	
		non	oui	non	oui	non	oui
Pourcentage de la population	100,0%	91,3%	8,7%	81,9%	18,1%	45,7%	54,3%
distance journalière (km)	40,3km	41,1km	33,0km	37,0km	52,9km	18,8km	53,5km
distance avec TP (km)	8,8km	8,5km	11,6km	0,0km	48,3km	9,7km	7,9km
part des TP (%)	22%	21%	35%	0%	91%	52%	15%

Base = 14'563 personnes âgées de 18 ans ou plus

On a ensuite examiné les réponses données dans ces sous-groupes sur trois points importants de la politique des transports.

Le sous-groupe le plus frappant est celui qui est composé des personnes ayant utilisé une bicyclette le jour de référence. Elles sont généralement favorables à l'encouragement des transports publics et aux mesures de limitation de la circulation routière motorisée. Elles présentent également la plus faible proportion de personnes n'ayant pas exprimé un avis sur les points exposés.

- «Les transports publics doivent être davantage favorisés.»

oui: 64% partiellement d'accord: 14% non: 12% sans opinion: 10%

Cette mesure est soutenue le plus fortement par les utilisateurs de vélos (près de trois quarts d'entre eux). Mais ces derniers ne représentent que 9% de la population étudiée. Un tiers de la distance journalière moyenne qu'ils ont couverte a été parcouru avec les transports publics.

Dans tous les autres groupes d'utilisateurs, le pourcentage de oui varie entre 62 et 66%. Il n'y a qu'un faible écart sur ce plan entre les utilisateurs de transports publics et les personnes qui n'ont pas eu recours à ce moyen de transport.

- «Dans les centres des villes et dans les quartiers résidentiels, la circulation routière motorisée doit être limitée encore plus, par exemple par

des zones réservées aux piétons, des zones de vitesse limitée à 30 km/h, une limitation des places de parc et des interdictions de circuler.»

oui: 51% partiellement d'accord: 21% non: 19% sans opinion: 9%

Ici également, les utilisateurs de vélos présentent le plus fort pourcentage de partisans d'une limitation de la circulation routière motorisée (63% de oui). Une proportion supérieure à la moyenne d'utilisateurs des transports publics (57%) sont du même avis.

Les automobilistes forment le groupe qui approuve le plus rarement cette mesure (46%) et qui la rejette le plus fréquemment (23%).

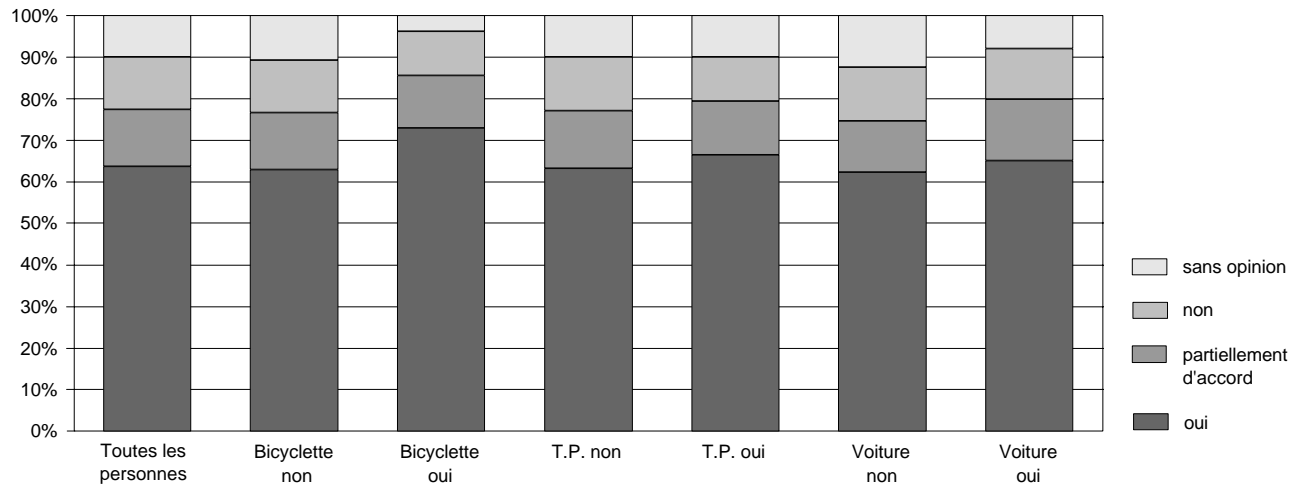
- «Les frais pour les accidents, les nuisances acoustiques, les dommages causés à la santé et à l'environnement par la circulation routière doivent être payés par les automobilistes, même si le fait de rouler en voiture devient plus cher.»

oui: 35% partiellement d'accord: 24% non: 29% sans opinion: 12%

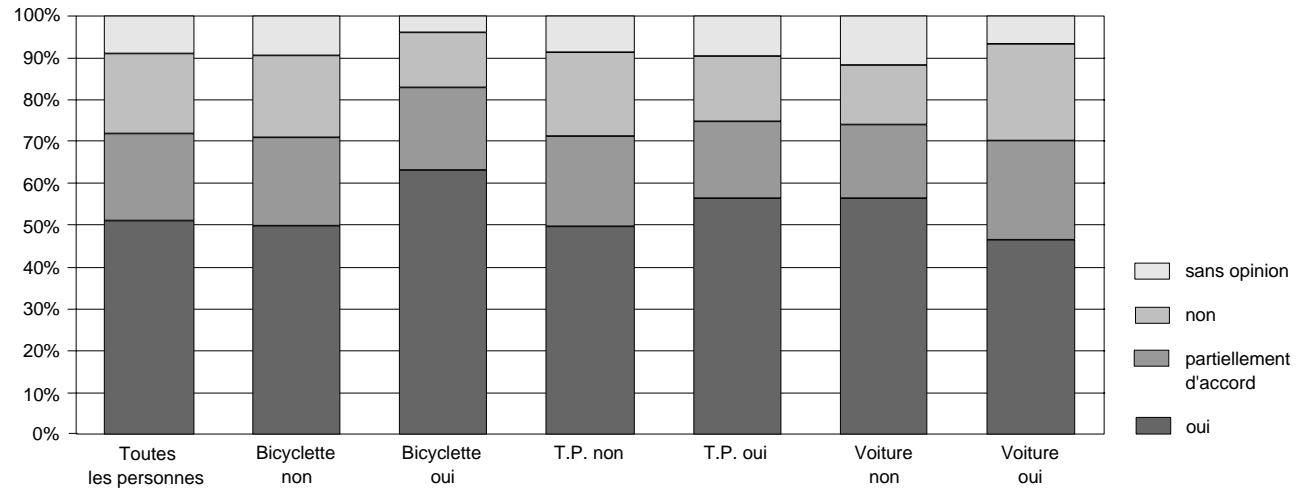
Près de la moitié des utilisateurs de vélos et 44% des utilisateurs des transports publics sont d'accord avec cette affirmation.

Quant aux automobilistes, leurs avis sont partagés: un tiers est pour, un tiers est contre.

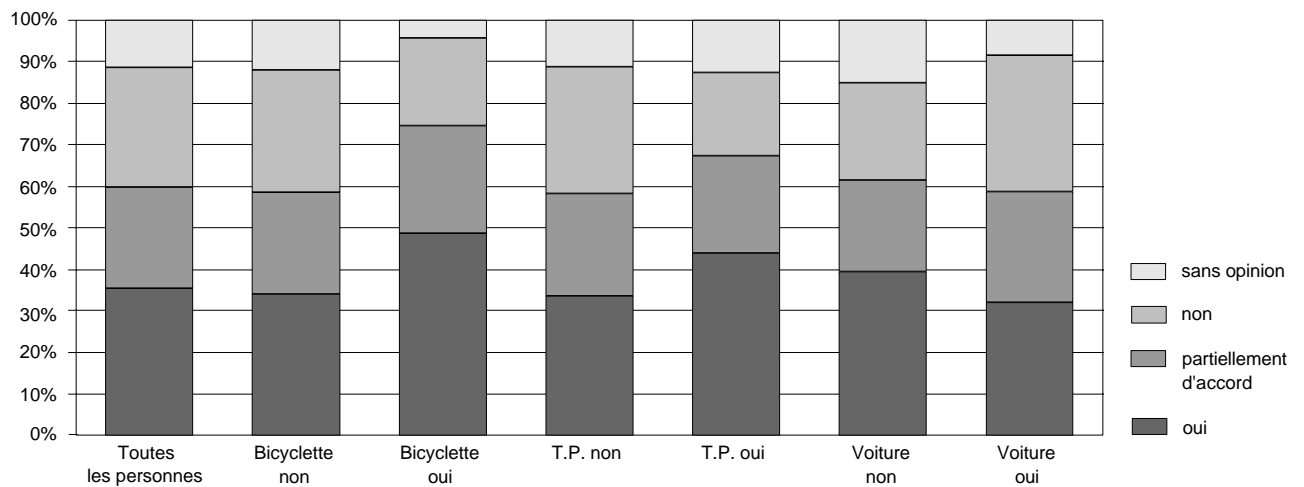
Les transports publics doivent être d'avantage favorisés selon l'utilisation des moyens de transport



Limitation du TIM dans les centres et les quartiers résidentiels selon l'utilisation des moyens de transport



Les automobilistes doivent payer eux-mêmes les coûts qu'ils engendrent selon l'utilisation des moyens de transport



© Office fédéral de la statistique / Service d'étude des transports

7 Annexe

Glossaire

Déplacement

Un déplacement commence au moment où quelqu'un se met en mouvement pour un certain motif (par ex. aller au travail). Un déplacement s'achève au moment où le but est atteint et qu'un nouveau but de déplacement commence ou lorsque la personne reste au même endroit pendant une heure au moins.

Déplacements pendulaires

Les déplacements pendulaires suivent en règle générale une trajectoire régulière entre deux lieux, par exemple entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu de formation.

Déplacements pour les achats

Les achats comprennent également l'acquisition et l'utilisation de prestations de service (par ex. consultation médicale ou autre).

Déplacements pour les loisirs et le tourisme

Les déplacements entre le domicile ou lieu de travail et le lieu de loisirs, ou entre deux lieux de loisirs. Sont recensés sous cette appellation tous les déplacements liés aux loisirs, soit les trajets aller et retour et parfois aussi les activités déployées dans ce cadre (promenades, jogging, excursions à vélo, etc.). Dans les déplacements à but touristique, seules les distances couvertes en Suisse sont prises en considération.

Déplacements pour raisons professionnelles

Tous les déplacements liés à la vie économique, notamment les voyages d'affaires et les voyages de service entrepris pendant les heures de travail.

Distance journalière moyenne

La distance moyenne couverte par personne et par jour.

Etapas

Chaque déplacement se compose d'une ou de plusieurs étapes. Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue à l'aide du même moyen de transport; la marche à pied est considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même type de moyen) marque le début d'une nouvelle étape. Il en va de même si la personne reste au même endroit pendant au moins 15 minutes. La distance minimale d'une étape est de 50 mètres.

Kilométrage

Nombre total de kilomètres parcourus par des véhicules durant une certaine unité de temps (en règle générale une année). Dans l'enquête de 1994, le kilométrage des voitures de tourisme et des motocycles a été calculé pour l'année 1993. Il comprend le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule en Suisse et à l'étranger.

Motif du déplacement

Les étapes ainsi que les étapes agrégées en déplacements sont effectuées pour un certain motif. Dans cette enquête, quatre motifs de déplacement sont distingués: les déplacements pendulaires de même que les déplacements pour les achats, pour raisons professionnelles et pour les loisirs. En allemand, on définit ces quatre motifs par l'abréviation PENT (P pour Pendlerverkehr, E pour Einkauf, N pour Nutz- und Geschäftsverkehr et T pour Tourismus- und Freizeitverkehr). Les déplacements pendulaires sont subdivisés en déplacements pour le travail et déplacements pour la formation.

Moyen de transport

Moyen ou véhicule utilisé pour se déplacer. L'enquête distingue les moyens de locomotion suivants: marche, vélo, cyclomoteur, motocycle et voiture pour conducteurs et passagers, tram, bus, train, car postal, autres.

Moyen de transport habituellement utilisé

Les personnes interrogées ont indiqué, lors de l'enquête, quel moyen de transport elles utilisent habituellement pour certains motifs de déplacement.

Personnes mobiles

Sont considérées comme personnes mobiles celles qui ont effectué au moins un déplacement le jour de référence.

Possibilité de disposer d'un véhicule

Les personnes interrogées ont indiqué si elles disposaient de tel ou tel véhicule en permanence, uniquement après entente avec des membres du ménage ou si elles ne pouvaient jamais disposer de ce véhicule (dans certains tableaux, «toujours» et «après entente» ont été réunis dans la même catégorie).

Répartition modale (modal split)

Répartition des trajets entre différents secteurs ou moyens de transport. On prête dans ce contexte un intérêt tout particulier à la part des transports publics par rapport à celle du transport individuel motorisé.

Taux d'occupation

Le taux d'occupation se réfère aux trajets parcourus en voiture de tourisme et indique le nombre moyen d'occupants d'une voiture (conducteur et passagers) par véhicule et par kilomètre.

Temps journalier moyen nécessaire aux déplacements

Temps moyen utilisé pour les déplacements par personne et par jour (y compris les temps d'attente).

Transport individuel motorisé (TIM)

Voitures de tourisme, motocycles et cyclomoteurs.

Transports publics (T.P.)

Appelés également transports en commun. Ensemble des entreprises privées ou publiques qui assurent un transport pour le public: train, bus, tram, bateau, funiculaire, avion, etc.

Berne, date du cachet postal

Enquête sur les transports de 1994

Madame, Monsieur,

Chacun de nous, dans sa vie quotidienne, est amené à se préoccuper de la question des transports. Que ce soit pour nous rendre au travail, pour faire des courses ou pendant nos loisirs, nous désirons pouvoir nous déplacer rapidement, de manière sûre et confortable, sans nuire à l'environnement et en préservant notre qualité de vie.

Dans les années à venir, il faudra trouver des solutions à toutes sortes de problèmes liés aux transports et à l'environnement. Ces solutions devront tenir compte des besoins réels de la population en matière de transports. C'est pourquoi le Conseil fédéral a chargé l'Office fédéral de la statistique et le Service d'études des transports de mener à nouveau une enquête sur le sujet auprès d'un échantillon représentatif de la population. Cette enquête aura lieu en 1994. L'échantillon comptera 10'000 personnes choisies au hasard dans toutes les régions de notre pays.

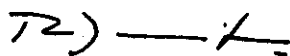
Le hasard a voulu que votre ménage soit sélectionné pour participer à cette enquête.

C'est l'Institut de sondage LINK, à Lucerne, qui a été chargé de la réaliser. Ces prochains jours, vous recevrez un coup de téléphone de cet institut. On vous posera quelques questions sur les moyens de transport dont vous disposez dans votre ménage et sur les déplacements que vous avez effectués la veille de l'interview. Cet entretien téléphonique durera au maximum une vingtaine de minutes. Quelques interviews devront également avoir lieu le dimanche pour que nous ayons des informations sur les déplacements du samedi.

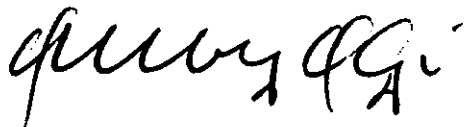
La participation à cette enquête est naturellement facultative. Cependant, la qualité des résultats sera bien meilleure si le nombre de participants est élevé. Il est donc de la plus grande importance que vous répondiez aux questions qui vous seront posées. Nous pouvons vous assurer que tous les renseignements que vous nous donnerez seront traités de manière strictement confidentielle et qu'ils seront rendus anonymes avant d'être traités. Conformément aux dispositions de la législation suisse en matière de protection des données, ils ne pourront être utilisés qu'à des fins statistiques et scientifiques.

Pour tout complément d'information, vous pouvez vous adresser à nos collaborateurs pendant les heures de bureau, au 155 31 51.

Vous remerciant vivement à l'avance de prendre part à cet entretien qui, nous en sommes persuadés, ne manquera pas de susciter votre intérêt, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



Ruth Dreifuss
Conseillère fédérale



Adolf Ogi
Conseiller fédéral

Publikationsprogramm BFS

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat – als zentrale Statistikstelle des Bundes – die Aufgabe, statistische Informationen breiten Benutzerkreisen zur Verfügung zu stellen.

Die Verbreitung der statistischen Information geschieht gegliedert nach Fachbereichen (vgl. Umschlagseite 2) und mit verschiedenen Mitteln:

<i>Diffusionsmittel</i>	<i>Kontakt N° à composer</i>	<i>Moyen de diffusion</i>
Medienmitteilungen zur raschen Information der Öffentlichkeit über die neusten Ergebnisse	031 323 60 50	Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents
Publikationen zur vertieften Information (zum Teil auch als Diskette)	031 323 60 60	Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette)
Online-Datenbank	031 323 60 86	Banque de données (accessible en ligne)
Individuelle Auskünfte	031 323 60 11	Service de renseignements individuels

Nähere Angaben zu den verschiedenen Diffusionsmitteln liefert das jährlich nachgeführte **Publikationsverzeichnis**. Es kann gratis bezogen werden über 031 323 60 60.

Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

La **Liste des publications**, qui est mise à jour chaque année, donne davantage de détails sur les divers moyens de diffusion. Pour la recevoir, il suffit de la demander au n° 031 323 60 60.

Verkehr und Nachrichtenwesen

Andere Publikationen über die Verkehrsbefragung 1994:

- Wege der Schweizer, zu Bestellen bei EDMZ, 3003 Bern (Bestell-Nr. 801.561d)
- Elektronischer Tabellenband zu Verkehrsbefragung 1994 (Bestell-Nr. 176-9403-01)
- Taschenstatistik Verkehrsverhalten

Hinweis auf Publikationen über andere Verkehrsbefragungen:

- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 2/86)
- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 6/91 und Tabellenband zu GVF Bericht 6/91)

Publikationen zum Bereich Verkehr:

Gerda Suter, BFS, Sektion Verkehr (Tel. 031 322 86 55)

Transports et communications

Autres publications tirées de l'enquête 1994 sur le comportement en matière de transports:

- La Suisse en mouvement (No de commande 801-561f)
- Recueil de tableaux électronique pour l'enquête 1994 sur le comportement en matière de transport (No de commande 176-9403-01)
- Memento statistique du comportement en matière de transport

Bibliographie choisie des autres enquêtes sur le comportement en matière de transports:

- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 2/86)
- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 6/91 und Tabellenband zu GVF Bericht 6/91)

Autres publications sur les transports:

Gerda Suter, OFS, Section des transports (tél. 031 322 86 55)

L'enquête 1994 sur les transports a été menée auprès de 18'020 personnes, choisies au hasard dans toutes les régions de notre pays. Elle donne ainsi, de manière représentative de la population résidant en Suisse, des données sur le comportement en matière de transport et forme une base essentielle pour l'évaluation de la politique des transports.

Telles sont quelques-unes des questions auxquelles la présente publication tente de répondre:

- Quelles distances sont parcourues chaque jour, pour quels motifs et avec quels moyens de transport?
- Combien de temps nécessitent ces déplacements?
- Quels sont les facteurs qui influencent les déplacements? (Par exemple: âge, sexe, situation professionnelle, possession d'un véhicule, places de parcs à disposition, abonnement des transports publics).
- Quel est le nombre moyen d'automobiles par ménage?
- Quel est le taux d'occupation moyen des automobiles?
- Quelles sont les conditions liées au choix entre la voiture et les transports publics? (Par exemple: les places de parc au lieu de travail, la sensibilité aux problèmes de l'environnement).